جلة إقتصادية دورية دولية شاملة تصدر من لندن شهريا وعورج في جينج انخاء العالي

> على هامش قمة فرنسا – أفريقيا محطة حاويات شركة بوسعيد لتداول الحاويات أهمية تأمين المعلومات الالتيونية

هماسة توقيح بروتوكول التعاوه العلمي بين معهد النقل الدولي بالاكاديمية العربية وشعبة خدمات النقل الدولي هاي العربة تقل البيط العربالسكة الحديد

المراقة العمالة العمالة المراقة المراقة

والم المعورية للحمياز الإيقاعي على 2006 - 2007

مع السنين خبرتك بتكبر .. واحنا كمان في عيدنا الماسي بنحتفل بخبرتنا .. وبنتطور

مصر للطيران .. مع السنين بنتجدد





ولنا للمة

بقلم مستشار التحرير

واغتصموا بحباء الله بجميعا ..

إنها كانت دعوة مباركة .. تلك التي وجهها خادم الحرمين الملك عبد الله بن عبد العزيز أل سعود للزعماء الطسطينين ليجتمعوا في قصر الصفا للطل على بيت الله الحرام لعقد جاسة الحوار الفاسطينية، ولقد وقرت الملكة العربية السعودية جميع الأجواء

لإنجاح هذا الحوار والتوصل إلى إتفاق بين جميع الأطراف .. وقد أعرب العاهل السعودي عن أمله في ألا يخرج الفرقاء من الديار المقدسة بإتفاق ملزم، وأن يقسموا بالله وعلى كتابه الكريم وفي رحاب بيت الله على إيقاف هذا الإقتتال وشالال الدم الذي لا يخدم إلا أعداء الأمة..

لقد مسرح الرئيس الفلسطيني محمود عباس قبل جلسة الموار بأن المقترح لجدول الأعمال هو تشكيل حكومة الوحدة الوطنية وأسس المشاركة والإتفاق على إعادة بناء وتقعيل منظمة التحرير القلسطينية وتعميق الوفاق الوطني بين الأخوة والأشقاء وأبناء الوطن الواحد.

وأكد أبو مازن أن الجانبين ان يخرجا من هذا المكان المقدس إلا بعد التوصل إلى إتفاق حول القضايا

وأشار خالد مشعل إلى إنه لا مجال أمام فتح وحماس إلا الأتفاق، وبها إلى حوار على قاعدة الإنفتاح والأخوة والمعبة، وأكد على أن عقد هذا اللقاء هو من أجل إرضاء الشعب القلسطيني الذي عاني الكثير من الإحتلال والتشت والهجرة ويتطلع إلى الوحدة الوطنية.

وأكد أحمد قريع رئيس الوزراء الطسطيني السابق بأن الجهود التي تبذلها كل من مصر والأردن لا تتعارض مع الدعوة السعوبية لعبد لقاء الحوار بين حركتي فتح وحماس في مكة المكرمة لأن الجهود السعودية تعتبر مكملة للجهود المسرية،

وأشار نبيل عمرو مستشار الرئيس الفلسطيني قبل الجلسة الإفتتاحية للحوار بأته سيتم بدء العوار مما تم التوصل إليه سابقاً من نتائج في موضوع البرنامج السياسي وتوزيع المقائب الوزارية.

واقد إجتمع بمكة المكرمة وفد حركة فتح برئاسة الرئيس محمود عباس (أبو مازن) مع وفد هماس برئاسة خاك مشعل، وحضر الإجتماع إسماعيل هنية رئيس العكومة الفلسطينية حيث تم التوصل إلى إنفاق داثم لوقف الإقتتال الداخلي بين أنصار الطرفين، وتشكيل حكومة وحدة وطنية بعد تجنيب الخلافات الشخصية وتلبية مطالب وطموحات الفلسطينيين وحلمهم في دولة مستقلة يقودها وطنيون مخلصون. وقد نص الإتفاق طي تحديد مبادئ الحركة المشتركة والمهام المنتظره مستقبلاً وسبل الموار بجانب تشكيل حكومة الوحدة الوطنية وخطاب التكليف الموجه إليها. وتم التوقيع على نص الإتفاق الذي تضمن:

 تشكيل حكومة الوحدة الوطنية القلسطينية برئاسة إسماعيل هنية. ه تقاسم السلطة بين القوى السياسية الفلسطينية المختلفة حيث حصلت حماس على 8 حقائب وزارية وقتح

على 6 حقائب والكتل البرلمانية الأغرى حصلت على 4 حقائب، وتم تخصيص 3 حقائب سيادية المستقلين وهي المارجية والداخلية والمالية. التوافق على مواصلة إصلاح منظمة التحرير الفلسطينية وفق إتفاق القاهرة وقد أعلن كل من الرئيس أبو

مازن وخالد مشعل أن الإتفاق يجب أن يصمد ويستمر وأن النيات الطيبة للأشخاص والأطراف كقيلة بتنفيذ الإتفاق كما يجب أن تلتزم المكومة الجديدة بخطاب التكليف نصاً وروحاً.

لقد رهب مجلس جامعة ألبول العربية بإتفاق مكة المكرمة الذى أبرم تحت رعاية السعوبية وطالب الجلس كافة الأطراف الدولية برفع المصار الظالم الذي فرض على الشعب الفلسطيني فوراً ، والبدء في عملية سلام جادة تؤمن إنسحابا أسرائيليا كاملأ وقيام دولة فلسطينية مستقلة عاصمتها القدس وناشد الجلس الفلسطينيين المفاظ على وحدة الصنف

إنه من المتوقع قيام إسرائيل بإثارة حالة جديدة من الصراع المع لتعطيل تطبيق الإنفاق الطسطيني، ويؤك ذلك المفريات التى تجريها قريباً من باب المغاربة بهدف توسيع حائط البكى وإقامة كنيسة يهودية إلى جواره لتهويد القدس الشرقية لتصبح المدينة بأكملها جزءاً من إسرائيل

إن إتفاق مكة يعتبر خطوة في طريق طويل يتطلب القوة والإرادة والعزم للوقوف أمام التدخلات الخارجية المتوقعة، فهو يشكل حكومة وحدة وطنية وفرصة للإستقرار والإنضباط لأمنى بجانب صيانة حقوق الشعب الفلسطيني.. إن كل عربي يتمنى لحكومة فلسطين

لجديدة التماسك والتوحد ولم الشمل ..





Periodical International Economic Magazine AS&A Publishing Line.

Registration No. 04761267 Camden Road, Camden Town London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

مستشبار التهرير

عاصع السيد أعهد

رئيس التمريس

سيد عبد المنعم سيد

المستشار القانوني

المستشار حميد حميود بدر الممامي بالنقض

مشرف التجرير

عبد السلام السيد أعيد حدير التمسيس

> نشأت الديعي مكرتير التهسريس

مميد البنعاوي

المكاتب والمراسلون جمهورية مصر العربية Tel. +2-0122586455 3 القام 3

اسكندر بة Telefax. +2-03-4275117 العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكتدرية E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

> (+2) 0123184320 والسيد عبد الجيد السبد

(+2) 0124183204 (+2) 0126638978 (+2) 0107460784

(+2) 0106929403 (+2) 0103954631 (+2)0124614924

(2+)0122550675 (+2) 0122833584 (+2) 0129077337

0096394231001 0096394239440 0096343714536

فاكس * السعودية - حدة نليفون: (6369985) - (2) - (6369985)

فاكس: (4966) - (2) - (6369459)

* شریف صلاح مختار

أسرة التمرير

* سناء كمال

* شرين جلال

* صفاء القلاوي

* ميادة محمود

ه ربان أحمد بدوى

* چيهان عبد الصمد

وعبد الرحيم ممنطقي

* مجدى محمد حال

* ياسمين عبد المجيد

* ربان / رامی تصوف

محمول

تليفون: 4167250912 - 1+ توزع في جميع أنحال العالمة المقالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأى المجلة وائما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر من أجل الشركات الراغبة في تحقيق انتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بادروا بالإتصال لحجر مساحة الإعلان



MINISTRY OF INVESTMENT HOLDING COMPANY FOR MARITIME

AND LAND TRANSPORT

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity; 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
 - Mobile Cranes.
 - Transtainer (RTG).
 - 34 Reach Stacker.
 - 47 Tractors & Semi-trailers.
- Inland terminal area: 50000m2 Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:Info@pscchc.com

Mostafa Karnel & Azmy Street , port said. Port Authority Building . 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax: 002 066 3339347 /

02 066 3220419 P.O.Box : 1239

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

SC

Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St. Tel: +203 48 55 001 (9 lines)

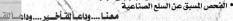
Fax: +203 48 55 002



ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية • أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
 - أكبر شبكة وكالاء تغطى جميع أنحاء العالم

 - خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحرا وجوا
 - المشروعات الأمتعة الشخصية العارض التخزين والتوزيع
 - خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
 - التخليص الجمركي من وإلى جميع المواني المصرية (بحرى وجوى)
 - تغطية الشحنات تأمينيا من الباب إلى الباب



مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مص ت: ٤٤٩٤٤٤ ٤-٢٢٤٤٨١٤ ع-٢٨٢٤٨١٤ ع-٢٠٠٢ فاكس : ٨٦٤٤٨١٤ ع-٢٠٠٢ + ٢٠٠٢ مكتب الاسكندرية : ١٠ ش المتمف الروماني - المسلة - الدور ألوَّاني ت:١٥١٨٦٨٦-٢٥٩٨٦٨١-٢٠٢+ فاكس:٢٩٧٧٧٩٢

مكتب ميناه السخنة:العين السخنة - السويس ت: ۲۱۹.۲۱۹ - ۲۷۱.۰۰، ۲۷۱-۲۷۱ فاکس: ۲۷۱.۲۲۱ - ۲۷۱.۰۱ - ۲۷۱.۰۱

مكتب بورسعيد:٢١ ش الجبرتي " بورسعيد - مصر 44. 17-TTOY9ET: +Y. 17-TTOY9E1-TTOY9E. مكتب مطار القاهرة :مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي ت: فيلشر ٢٠٤٨-٢٠٢٢ براط



 تبدأ أول مارس الجاري المرحلة الأولى من تغير أرقام التليفونات الثّابئة بالقاهرة الكيرى م 7 أرقام إلى 8 وذلك بهدف توفير سعات جديدة.

 تستضيف القاهرة بنركز القاهرة الدولي للمؤتمرات بمدينة نصر في الفترة من 1-4 مارس الجارى المعرض 'APEX 2007' العربي الأفريقي الثالث التعبنة والتغليف وتكتواوچيا صناعة الاغذية والمشروعات

 بعقد أول مارس الجارى بمدينة شرم الشيخ مؤتمر العمل العربي تحت رعاية الرئيس. مبارك وسيوجه الرئيس كلمة المؤتمر التي تستضيفه مصر.

 توقع مصر مع الإتحاد الأوروبي بالعاصمة البلجيكية بروكسل في الأسيوع الأول من مارس الماري إتفاقية سياسية الجوار، وذلك في إطار عملية برشلونة تمهيداً القامة منطقة تجارة حرة بين مصر والإتحاد الأوروبي ويول الجوار بطول عام 2010 اجلت دائرة ترحيد المبادئ بالمحكمة الإدارية العيا بمجلس الدولة إلى جلسة 10 مارس

الجارى نظر الطعن المقدم عن رئيس الجامعة الأمريكية بالقاهرة ضد حكم القضاء الإداري يتمكين الطالبات المنقبات من بخول الجامعة والإنتظام مها.

ه تجرى إنتخابات رئاسة الجمهورية في موريتانيا في 11 مارس الجاري وقد أودع 21 مرشد ملفاتهم لخوض هذه الإنتخابات.

ه يزور القَّاهرة 12،11 مارس الجاري نور سلطان رئيس كازاغستان على رأس ولد كبير من رجال الأعمال، وذلك لإجراء مباحثات مع الرئيس حسنى مبارك تتناول سبل تعميق العلاقات بين البلدين خاصة في المجالات الإقتصادية.

، يقوم الإتجاد العربي للحديد والصلب بتنظيم مؤتمر قمة الصلب العربي الذي يعلد خلال الفترة من 14 إلى 17 مارس اجاري.

ه يقام معرض "سبيت التكنولوهيا" للمعلومات والإنصالات في الفترة من 15 إلى 21 مارس الماري عبث تشارك الشركات المعربة العرضة في أول دورة تدريبية تقيمها أكاديمية المارض الألمانية. ه قرر الدكتور فتحى سرور رئيس مجلس الشعب إحالة موضوع الحفائر بالحرم القدس

الشريف إلى اللجنة الثقافية لإعداد تقرير بتم عرضه على مجلس النواب التونسي في دورة الثالثة التي تعقد في تونس يوم 17 مارس الجاري.

ه يقام بإيطائيا مهرجان ميلاتو السينماني الدواي السابع عشر لسينما أفريقيا وأسيا وأمريكا اللاتينية خلال الفترة من 19 إلى 25 مارس الجاري. ه بعقد الإتماد العربي لغرقة الملاحة البحرية ورشة عمل تدريبية بالأسكندرية خلال الفترة من

27 إلى 29 مارس الجاري وذلك بالتتمييق مع المنظمة البحرية العالمية BIMCO ويشارك في الدورة غيراء من جميع دول العالم وأعضاء المنظمة البحرية العالمية.

ه تقرر عقد القمة العربية التاسعة عشر بالملكة العربية السعوبية في 28 مارس الجاري وقد ثم تشكيل وفد من كبار مسئولي الأمانة العامة بجامعة الدول العربية لإستكمال كل الأعمال التحضيرية لهذه القمة التي يسبقها إجتماع لوزراء الخارجية العرب يوم 26 من نفس الشهر. ه بنظم نادى يرموك البقعة الأردني بطولة الأندية العربية الرابعة (رجال وسيدات) لرفع الأثقال خلال الفترة من 28 مارس الجاري وحتى 12 أبريل القادم بمدينة عمان

وتقام بطولة أيراندا الدواية للكاراتيه خلال الفترة من 27 مارس المجاري وحتى 2 أبريل القادم، رينظم الإتماد الممرى للكاراتيه بطولة الجمهورية المناطق بممافظة بورسعيد يومى 30 و31 مارس الجاري حيث بشارك فيما أكثر من 700 لاعب ولاعبة كارتيه

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون)بموانئ مصر خلال شهر ديسمبر 2006

البيسان	الإسكندرية	114,022	3	(growing)	- alle	شرم الشيخ	السويس	
وصول	0	7566	47575	\$111	24220	10735	4831	100038
مقادرة	0	10518	28014	5400	31221	7140	7057	89350
الإجمالي	0	18084	75589	10511	55441	17875	11888	89388

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال ديسمبر 2006

البيسان	الإسكتارية	المغيلة	deline	يورسميد(ش،)	شرق بورسعيد	المريش	llang 2110	" Sand	M. 475	150,0AT	Lp.Gr.	شرع الشيخ	Season .	Sep.73
سقن بخنائع عامة	D	0	104	59	2	32	27	34	4	8	11	1	35	317
سقن صب جاف	0	0	28	5	0	1	3	S	3	0	4	0	0	49
مثن مب سائل	0	0	17	5	0	1	1	28	0	0	2	0	-0	54
احاريات	0	0	84	84	94	D	4	1	17	0	0	6	0	284
مغن ركاب وسياعة	0	0	0	22	0	0	19	1	0	47	46	42	67	244
الخرى	0	0	0	214	0	0	0	1	.0	0	0	0	0	215
Section Section	\$530 etc.	COMP.	233	389	96	1361	56	2 m/	- 24	638	63	(E)315	102	1163

هزه السائات غير تهاشة وقابلة للتعديل

حركة الموانى المصرية خلال شمر ديسمبر 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية

خلال ديسمبر 2006

مين	4177	April Calum	Colors .	1	- de pirate	Statute	Link	4860	orps	De S	1
4,14											
منية					-	-			-	-	
Myse	253.6	466.6	52.1		1.0	38.0	811.3	64.3	187,4	1063	233
Specific	13.5	160.2	12,9		25.3	1.3	213.2	61.7	313.4	588.3	390
نرا برسد	4,9			1.0			4.9	18.2	624.9	648	96
John				- 1							34
July III	0.1	3.5		1.0	3,5		8.1		4	1.8	51
الربية	142.47	11.25	12.82	1.2	79	77.53	324.27	2.44		326,71	70
Sept.	1.5	63.1	26.5		0.9		52.0			92.0	63
تساوين											3
ليراتمون											1
top	4.2	3.0		0.3	0.4	0.01	8			8	102
Ed. of	0.4						0.6	82.8	46.4	123.6	24
Jug P	420.5	707.78	104,33	2.5	32	116.9	1384.01	229.5	1172.1	2785.61	1070

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية

خلال ديسمبر 2006

1	(Jee J.	of period	offic	Stepp	Sugarania sugar	مربات وميسات	न्त्राट ने भेत	Trees	Mayby	abalto (n)	the cold,	فيباق
											-	المنترية
					-				12.		-	digital and
253	IIII	163.8	66.2	881	365.8		LL	148.3	323.8	28.6	12.4	Mgu
390	367.1	235,0	101.7	30.4		-	18.3		1.9	1.0	9.2	Mary
96	671.7	613.4	58.3									Spenger July
34	124.2			124.2			50.4	,	73.8			Magali
54	47.1			47.1		0.9			3.0	40.3	2.9	Depul
70	201.6		9.0	199.8	0.6	0.1		33.2	43	3.8	119.1	Localit
63	76.7			76.7		0.1			71.3	4.4	0.9	lathe
.3	65.5			65.5					65.5			المنزاوين
1	8.0			8.0					8.9			ig theneti
102	20.7			20.7	0.2	1.2		-	0.5	9.1	9.7	699
24	188,7		55.3	133.4					133.4			Tile of
1570	2889.03	1012.2	290.5	1586.33	367.7	2.2	69.8	181.5	724	86.93	154.2	الإجمال

بدان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خال ديسمبر 2006

Just	2.3	ribit	Size:	403	Spile	W. E.	ميناء
	Jaj	ماو	4/5	Jul	pla	1/1	
NIK	37916	17629	20367	12300	6336	5884	Julyan
75200	50948	55313	31633	18344	11000	7344	بررسعید(ارب)
162235.	154642	77816	76826	7595	4876	2717	44,00
11180	0	. 0	0	f1100	551	565	Jugar.
26175	4618	47	4571	21557	13548	8009	الأبية
113014	254330	120805	(1339)	- 68810	36291	245(9	الإجمالي



LAYERYE : LATRAPT - EATRED 1 :C

Sokhna Port, Case Study

11. Future Development of Port Logistics through the establishment of cost centers to all logistics activities inside and outside the port, Sokhna Port is planning to develop those elements to achieve the maximum

efficiency at the lowest cost. Logistics activities is planned to be electronically monitored and improved continuously. This will definitely give a competitive edge to the port to compete for shipping lines and cargo using other ports in the area. 12. Conclusions and Recommendations From the above it can be easily realized that logistics management is becoming a science of its own. The most important part of this is training and educating the staff working in the port in order to work and operate as one team striving to reach the utilimate goal of a perfect logistics system which is efficient and cost efficient.

Cost electure.

Stock & D.M. Lambert

It is therefore recommended to train the staff
in logistics management and to device the

Management Corporation

Management Corporation

(Footnotes)
Based mainty
on the Book
"Strategic Logistics
Management" by I.R.
Stock & D.M. Lambert

الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية



بالتنسيق مع النظمة البحرية العالمية BIMCO يقومان بعقد ورشة عمل تدريبية موضوعها

MASTER CLASS WORKSHOPS - BILLS OF LADING

الإسكندرية - من 27 - 29 مارس 2007

بفندق هيلتون جرين بلازا



اللواء / حاتم القاضى رئيس الإنتماد العربي تفرف الملاحة البحرية

وحيث أن المشتركين محدد عددهم 48 مشارك فقط. فقط. فإننا نوصى لمن يرغب أن يسارع في الحجز حيث أن المنظمة قامت بالنشر

عن هذه الدورة لأعضائها في جميع أنحاء العالم ومنتظر حضور نسبة عالية من خارج المنطقة العربية.

كما قام الاتصاد بإخطار البنوك ورجال الأعمال المهتمين والاتحادات

العربية والغرف التجارية (شعبة المستوردين والمصدرين) والسفارات والقنصليات والتمثيل التجارى. للتعاقد أو المجز يقوم الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية بالتنسيق مع المنظمة البحرية العالمية BIMCO بعقد ورشة عمل تدريبية بالإسكندرية في الفترة من 27-29 مارس 2007 بفندق هيلتون جرين بالازا موجوعة الدورة هو:

مسالك MAster Class Workshops - Bills of Lading. والعلم فإن الدورة ستعقد لأول مرة في الشرق الأوسط، وتم عقد الدورة السابعة في روتردام بهولندا.

ومواد هذه الدورة تغيير جميع من يتعامل مع بوليصة الشحن في مجال التجارة الدولية (سواء مصندرين / مستوردين / ماذك سفن / Freight مستريحيي سفن / بنوك / تأمين / ويسطاء سفن / Freoght / التشيل التجاري بالسفارات والقنصليات. يقرم بتنفيذ هذه الدورة شيراء عالميون في هذا المجال الحيوي.

Federation of Chambers of Shipping Fax: +203 5838266 Phone: +203 5838266 - +2010 8196184

E-mail: info@arabfcs.org WEB: WWW.ARABFCS.ORG مجلس الإدارة، 32 ش سعد زغلول الإسكندرية ت، 03/4840680 بريد ألكتروني general@Kadmar.com فاكس، 03/4848326 WWW.ARABFCS.ORG

Logistics and Supply Chain Management

DR. ISMAIL MOBAREK



Selling the Value of Logistics

granted that customers will understand the value being added and be willing to compensate for it. Customers

must be shown on a regular basis the value that is being created by logistics. It is easy for management within the firm to ignore logistics and to underestimate its importance when things are going well. For this reason logistics management must measure and sell the value created by logistics internally as well as externally throughout the supply chain,

There are several options for the firm to measure the value added by logistics. all logistics activities pertaining to the port Those options include the following:

- Customer Satisfaction:
- Customer Value Added:
- 3. Total Cost Analysis;
- 4. Profitability Analysis:
- 5. Shareholders Value.

Customer satisfaction measures the least quantitative in financial terms, and shareholders values is the most comprehensive financial measure. Shareholder value is a better measure than profitability because profitability can be manipulated in the short term. Shareholder value considers all cash flows related to the profit and loss statement as well as the balance sheet, now and in the future. Future cash flows are discounted to a net present value on a risk adjusted basis. So shareholder value considers not just earnings but also the investment required to generate those earnings both now and in the future. This long term orientation means that management is less likely to make wrong

Customer satisfaction occurs when the business successfully fulfill their obligations on all components of the marketing mix: product, price, promotion, and place. There are at least four reasons why the company should focus on customer service. First, satisfied customers are typically loyal and make repeated use of the service, Second. It can be up to five times as costly to attract a new customer as it is to keep an old one. Third, customers who decide to defect are very likely to share their dissatisfaction with others. Fourth, it is more profitable to sell more service to existing customers than it is to find new customers for the same level of service increase. Therefore, in many businesses research is periodically conducted in order to determine customers' needs and set customer service levels so that managers can recognize trade-off efficiencies in revenue and total logistics costs. In terms of selling value to the customer. the weakness in the first two measures

Measuring and is that they leave it up to the customer to determine the economic benefit of customer service. Many customers will not do that, it cannot be taken for if management expects the customer to pay more for batter service, then it is management's responsibility to express to the customer the benefits of the higher levels of customer service in financial terms. Total cost analysis involves figuring out how to minimize the total costs of logisticsincluding transportation, warehousing, inventory, order processing and information systems, and purchasing and productionrelated lot quantity costs- while achieving a given customer service level. Thus, the basic principle of total cost analysis is that managers should consider the total cost of instead of trying to reduce the cost of one or

more individual logistics activities. 7. Strategic Logistics Plan The Strategic Logistics Plan is defined as a unified, comprehensive, and integrated

planning process to achieve competitive advantage through increased value and customer service, which results in superior customer satisfaction, by anticipating future demand for logistics services and managing the resources of the entire supply chain. This planning is done within the context of the overall corporate goals and plan.

This definition comprises three major elements: First, the long-term goels; Second, the means to achieve these goals; and Third, the process of achieving these goals. The strategic plan cover a period of five or more years.

8. Sokhna Port as a Logistics Center The work performed by Sokhna Port includes

both supply chain management and logistics activities and its control. For the supply chain management Sokhna

Port is carrying out the following: Customer relations management

Sokhna Port is doing its best to attract customers and develop the relationship with them. The port is providing its customers with a total management system inside and outside the port. The port is fully computerized with minimal paper work required. Customers need only to plug in the system.

2. Customer service management The total management system provided

by the port would allow the customers to manage their own accounts, and at the same time allow the port to manage it for them. This is achieved through the cluster of companies such as Sokhna Port Development Company, Royal (forwarders), Royal Bossman (logistics), Echco (cargo handling),...etc. 3. Demand Management

Sokhna Port Management is always reviewing the demand needs on the port and taking the necessary steps to meet them. As for the logistics activities, Sokhna Port is always providing the best customers service and is always studying and preparing the demand forecasting. The logistics communications is one of the strongest characteristics of Sokhna Port compared to all other competing ports. Logistics management, traffic and transportation management are among the main activities of the port.

9. Outreach versus in-reach for Sokhna Port logistics

Part 2

As explained above Sokhna Port is heavy on supply chain management and identification and improvement of all logistics activities. Compared to other ports in Egypt Sokhna Port is adapting an outreach policy while other ports adopt the in-reach policy. This simply means that Sokhna Ports is following an aggressive marketing plan and go after customers to show them the port potential and the advantages that they would gain by using the port. This has been quite successful in attracting foreign investment to start industrial plants in the port, among which

* Biodiesel processing plant

* A grain silos facilities

* A sugar producing plant * A magnesium smelting plant

* A livestock producing facility

* Ammonia tanks

* A tank farm facility

* A methanol producing plant " A wool scouring plant

This will turn the Sokhna Port into the 1st commercial industrial port in Egypt.

A master plan was prepared for the port till 2020, which has been approved by the relevant authorities. With the new industries and activities in the port a number of relevant studies are underway to compliment the port facilities such as:

* Traffic study. * Infrastructure Master Plan.

*Geophysical investigations and characteristics determination,

An overall environmental impact assessment study, *Mathematical modelling and simulation

modelling for the basins and navigation in the port. 10. Measuring and Selling the Port

Logistics Value

Sokhna Port, through its management information system (MIS), was able to determine the cost of logistics in the port. While the cost of logistics in developing countries port reach 30%, the international norm is about 8%. Sokhna Port has succussed in reaching 13% by 2004 and is targeting to reach the international 8% by end of 2005



أخبارمن فوق السحاب

خطوط جديدة لمصر للطيران

صرح الطيار شريف جلال رئيس شركة مصر للطيران الخطوط

الجوية بأنه تقرر بدءاً من جدول التشغيل الصيغي تشغيل 3

خطوط جديدة من القاهرة إلى مدن كوالالمبور الماليزية ولشبونة

البرتغالية وجوائز جنوب الصبن، وتقوم لجنة التشاط التجاري

بالشركة بدراسة تسيير خط جديد إلى كازاخستان.

مشاركة القطاع الخاص في المطارات

أنتهت الدراسة الشاصة بطرح عدد من المطارات المصرية المشاركة أمام المستثمرين، وقد صدرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى بأن البداية ستكون بمطارى سانت كاترين ويورسعيد، على أن تكون نسبة مشاركة وزارة الطيران المدني 51% وللمستثمرين 49%، وتكون الإدارة من حق الوزارة.

مد سن تقاعد الطبارين

وافقت هيئة الطيران المدنى المصرى على مد سن التقاعد للطيارين إلى 65 عاماً بدلاً من 60 عاماً. وذلك بناء .وري كل 6 أشهر حتى بلوغ 63 عاما وقحص طبي كل 3 شهور حتى سن 65، بجانب عدم تجاوزن سن

إ أخبار ومحطات

تصميم السد العالى

أكد سمير يوسف محافظ أسوان أن تصميم السد العالى يعكته مقاومة القنبلة الذرية، حيث أن قاعبته من منخور جرانيت أسوان القادرة على تحمل أي إعتداء، وقد قامت هيئة السد العاثى بإنشاء مصنع للحقن لمعالجة أي ضرر يحدث بجسم السد العالي فورا وينفس مواد بناء السب

الاتصال بالكمبيوترهي السيارات

ندمت شركة فورد السيارات البرئامج الجديد سثيك للإثصال بالكمبيوتر في السيارات الذي أنتجته شركة مايكروسوفت، ييسمح هذا البرنامج للسائق بإجراء المكالمات بدين إستخدام يديه، والإستماع والردعلي الرسائل التي تردعلي الهاتف المحمول ومن المتوقع تركيب هذا البرنامج في أكثر من 600 مليون سيارة في خثلف أنحاء العالم

تشاط المواتى السعودية

وصل هجم البضائع التي تم مناولتها في المواني السعودية 99.5 مليون طن بزيادة 1.3% عن نفس الفترة من العام السابق حيث إرتفعت الواردات بنسبة 3.7% في حين إنخفضت المسادرات نسبة 0.2% وكانت الكمية الأكبر من البضائع من نصيب ميناء ودة حيث وصلت إلى 30.4 مليون طن، جاء بعدها ميناء الملك عبد لعزيز بالدمام بكمية 13.2 مليون طن ويزيادة 7.8%.

جولة بمطارى الأقصر وأسوان

قام الغريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى بجولة بمطارى الأقصر وأسوان لمنابعة العمل اليوسى بالمطارين إلى جانب متابعة أعمال التطوير التي تتم بهما، ومدى إستيعاب الكوادر البشرية للتكنولوجيا والأجهزة الصبيثة المستخدمة بالمطارين، والتعرف على الإحتياجات في هذا المجال، وقد أشار الوزير إلى أن الحركة الجوية بمطار الأقصر في تحسن متزايد ولكن بالنسبة لطار أسوان فمازالت الحركة الجوية أقل من الإمكانيات التي يحظى بها الماار.

زيادة الرحلات إلى طرابلس والخرطوم

قررت مصر للطيران زيادة عدد رحلاتها إلى طرابلس والخرطوم لتصل إلى 14 رحلة أسبوعية لكل منهما بدلا من 7 رحلات وذلك إعتباراً من الصيف القادم،

منع الصيد في شواطئ المتوسط

تقرر منع الصيد بجميم وسائله في الشواطئ الواقعة على البحر المتوسط خلال الفترة من أول مايو وحتى نهاية يونيو من كل عام وسيتم التحفظ على وحدات الصيد المخالفة ومصادرة الأسماك وأدوات الصيد وقد صرح أمين أباظة وزير الزراعة وإستصلاح الأراضى بأن هدف الوزارة في المرحلة القادمة الإرتقاء بالثروة السمكية للوصول إلى 1.5 مليون طن أسماك سنوياً

التعاون ببن النقل والتنمية والمالية

قدمت وزارة التذمية الإقتصادية 180 مليون جنيه لتنفيذ عملية إزدواج طريق القاهرة/ أسيوط الغربي، وقد عمرح المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل بأن ذلك بأتي في إطار خطة عاجلة ارفع كقاءة الطرق السريعة لتحقيق أعلى معدلات الأمن والسلامة وأشار الوزير إلى التعاون المشر بين وزارات النقل والتنمية الإقتصادية والمالية.

تدريب العاملين بالجمارك

وقعت ممبلحة البمارك للصرية مذكرة تقاهم غاصة بتنفيذ الشروع للصرى السويسري لرفع كفاءة التدريب الجمركي بما يتماشي مع التطورات العالمية. وقد صرح جلال أبو القنوح رئيس الجمارك بأن مصلحة الجمارك ستعتمد في القترة المقبلة بشكل أساس على العنصر البشري ، وأن هذا المشروع له ثلاث محاور أساسية تنحصر في إعداد وتجهيز الكوادر الجمركية بنحدث الطرق الطمية الخاصة بالتدريب، وأن المصلحة سوف لا تقبل كوادر جديدة للعمل بها إلا إذا كانت حاصلة على برامج الشريب، وقد وصلت تكلفة هذا المشروع إلى مليون و380 ألف فرنك سويسري بمشعة سويسرية.

منحة قطرية لتوريد جرارات

تم التعاقد - بمنحة قطرية قيمتها 120 مليون دولار - على توريد 40 جرار قطار جديد من الولايات المتحدة مع بداية شهر سبتمبر من المام القادم، وقد أشار المهندس محمد متصور وزير النقل إلى أهمية ما يتمتع به الرئيس مبارك من علاقات متميزة على المستويين الرسمي والشخصيي مع إخواته ملوك ورؤساء الدول العربية والأوروبية وهو ما دفع دولة قطر الشقيقة لتقديم هذه المنحة التى تعكس روح الأخوة والمحبة التي تربط البلدين على المستويين السياسي والشعبي ،

مخلطات البرتقال وقود للسيارات

صرح إيستبان جونزاليس رئيس التخطيط والإسكان في مقاطعة بلنسية الأسبانية بأن هذاك محاولة لتحويل لب وقشر البرنقال إلى إيثانول عضوى لاستخدامه كوقور السيارات خامعة وأن مخلفات مصانع البرثقال بالمقاطعة تصل إلى 500 طن تكفى لإنتاج 37.5 مليون من الإيثانول العضوى الذي يمكن خلطه بالينزين لتظليل انبعاثات ثاني أوكسيد الكريون المسبب لظاهرة الاحتباس المراري .

SK-LANDS TOTAL STORED POPULATION

تم عقد إجتماعات الدورة التاسعة للجنة العليا للصرية / اللببية المشتركة بالقاهرة خلال الفترة من (18 - 21) ديسمبر 2006 برئاسة السيد الدكتور / رئيس مجلس الوزراء والسيد الدكتور / أمين عام اللجنة الشعبية العامة بالجماهيرية العظمى حيث أنه من مقررات اللجنة ما يلى:

مقررات الدورة التاسعة للجنة العليا الليبية المصرية المشتركة

القاهرة 20 - 21 ديسمبر 2006

النقل البحرى: أ - أكدت اللجنة على أهمية دراسة إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين موانى البلدين لنقل الركاب

والبضائع مع حث وتشميع القطاع الخاص على المساهمة في إنشاء هذه الخطوط ب - أتفق الجانبان على تحديث إتفاقية التعاون في مجال النقل البحرى الموقعة بين البلدين بتاريخ 26 / 1360/12 ور (1992 مسيحي) على أن يتم تباد ل مقترحات التحديث عبر القنوات الدبلوماسية خلال ثلاثة أشهر.

ج - إثفق الجانبان على إستمرار عقد اللجنة الملاحية الشتركة في مواعيدها على أن يتم تبادل مقترحاتهما لجدول الأعمال خلال ثلاثة أشهر عبر القنوات الدبلوماسية متضمنة المستجدات العربية والإقليمية والدولية وإنعكاساتها على التعاون بينهما في مجالات النقل البحري والموانئ،

الإستثمار في مجالات النقل:

يدعو الجانب المصرى المستثمرين من الجانب الليبي الإنستثمار في جمهورية مصر العربية في أنشطة النقل التالية بنظام الإمتياز وفقأ للقوانين المصرية المنظمة لها وهي

- إنشاء خطوط سكك حديدية جديدة الركاب والبضائع
- إنشاء أرصفة في بعض الواني المصرية
- أبدى الجانِب الليبي رغبته في الإستفادة من إمكانيات المعهد القومي للنقل ورحب الجانب للصرى بذلك، وقدم بيانا بأنشطة المهد والقواعد العمول بها

شركة جلف بلدر

EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A

HATSU MARINE LIMITED

أحمد حلمى بدر بسهاء حسلمى دكتور محمد بهاء وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى معالى الفريق



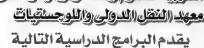
أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بالثقة الغائية التى أولاها معاليه فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

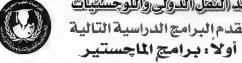
بتجديد فترة رئاسته للهيئة نظراً للإنجازات التى حققها ويتمنون لسيادته دوام التقدم والإزدهار



العربيلة للعلوم والتكنولوجيا والنظل







7 – المعاملات الحولية - النقك الدولي 11 -ماچستير نوچستيات 5 - نهمستيات 3 - لوجستيات إدارة القامونية التجارية إدارة وتشغيك محطات الحاصلات الزراعية واللوجستيات الجماعيرية الغة الإنجليزية ا بالغة الإنجليزية) 2 -المعاملات الدولية 6 - لوجستيات القانونية في لوجستيات السيامة القاموسة التحارية التجارة الخارجية وإدهاء المفازعات الماك والأعماك لغير

ثانيا: دبلومات الدراسات العليا

1 - دبئوم الدراسات العليا في النقل الدولى والليچستيات بالتعاون مع الإكاديمية البحرية النروجية 2 - دبئوم النقل الدولى والليچستيات بالتعاون مع ميناء بورسوبان
 3 - دبئوم الدوستيات إدارة وتشغيل محطات الحاوات.

ثالثا: الدورات القصيرة

- 1 العقود البحرية
- 3 وَسُمَّ عِمَلَ حُولُ إِحِدَادُ وَصِياعُمُ الْعَقُودُ الْبِحْرِيةُ
 - 5 المصطلحات البحرية
 - 7 تأجير السفى ويط البضائد
 - الأوجة التجابية والقاتونية للنقل متعدد الوسائط.
 - 11 الإعتمادات المستندية ومستندات الثبات
 - 13 التحكيم التجارى والبحرى
 - 15 الاستثمارات والتمويا في النقل البحري
 - 17 التجارة الألكترونية والأعمال
 - 18 المبونة الدولية لأمه السفه والمواني واللوجستيات
- 19 التأميه البحري على البضائة وتسوية المطالبات وإجراءات المعاينة ومنة الخسائر

2 - الأدانة اللوجستية في قطاع النقل البحرى والمواني

القانونيين

- 4 الإدارة اللوجستية المتكاهلة
- 6 قاتوه النقل البحرى الدولي
- 8 مهانات التفاوض وفيه الأشغال
 - 10- التلوث البحرى
 - 12- إدانة وتشغيل سفى الحاويات
- 14- قاتود البحارو حماية البيئة البحرية
 - 16- الوكلات الملاخية













الإتصال والإستعلام معهد النقل الدولي واللوجستيات الأكاديمية المريية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

فرعالإسكندرية طريق جمال عبد الناصر - ميامي ص.ب: 1029 ت: (16) 02/2685615 ن: 03/5482419

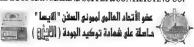
> 03/5482517 : 👍 E-mail: iit1@ aast.edu

ف: 02/2680445





الشركة المعرية للتوريدات والأشفال البحرية (كونساب) ش محم THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY&CONTRACTING CO.







- تقوم الشركة بعوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من ماكولات وأدوات سطح وماكينة وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة الميكتيكية والنهان والمعالجة الكيميانية للهياكل المعننية والصهاريج
 - تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للماني والأنشاءات • تقوم الشركة بأعمال البخير والتطهير ومقاومة الحشوات للسفن وداخل الشون والمخازن
 - - تقوم الشركة بكافة أعمال الخدمات البحرية
- تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل الميسساه العذبة لجميع السسقن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق النائية . تقوم الشركة بعوريد كافة أدوات السلامة والأنقاذ وكذا كافة أدوات الفطس وتقوم الشــــركة بالعوريد للشركات
- الشقيقة في قطاع النقل البحري .

عناوين الشركة:

المركز الرئيسي: ٢ طسسريق الحسوية - الإسكنترية - ت: ٥ ٥٥ ، ٣/٤٨٧ - ٣/٤٨٦٣ ، ١٤٠٠ كاكس: ٣/٤٨٧٨٧٠ ، فرع الإسكندرية والدخيلة : باب (٣٧) جعوك الاسكندرية - ت: ٣/٤٨٠٩٢٦٤ . - ٣/٤٨٠٥٢٣٤ . - فاكس : ٣/٤٨٠٩٥٦٤.

قوع المسويس والمبحر الأحمر : عبارة تصطفى حزين بور توفيق – السويس – ت: ٩٢/٣٢٢، ٩٢/٣٢٢، ٩٢/٣٢٢، ساكس: ٩٠/٣٢٢، ٢٠

فوع بورسعيد: شارع الجمهورية والبجرتي - ت:٣٦/٣٢ ٥ - ٣٦/٣٢ ٠ - ٣٦/٣٢٠ - فاكس:٤ ٣٢٠ /٣٢٠ . فرع دنيساط: ت:۵۷/۲۹۰۰۲۵ - فاکس: ۵۷/۲۹۰۰۲۵

مكتب القاهرة : ٤١ ش طلعت حوب أمام الامريكين طلعت حوب -٢/٢٩٢٥١٣٨ . - فاكس : ٢/٣٩٢٧٩٥٥.

بسرقيسا (كونسسساب) بجميع مواني جمهورية مصر العربية البريد الإلكتروني :consupy@hotmail.com - موقع الشركة على الانترنت : www.consupegypt.com

النقاء البري في مصر .. نظرة واقمية للمستقباء



بقلم المهندس/ حسام لهيطة رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة إسكتدرية

المله مانالم مقالما

تمثل شبكة الطرق البرية في مصر .. عن يقين ثروة قومية لا تقدر بثمن وتعد أحد أهم مصادر تشجيع سواء المستثمر الوطني أو الأجنبي على أن تعيد إختيارات مواقع إنشاء المشروعات، فهذه الشبكة تربط شرقٌ مصر بغربها وشمالها بجنوبها وتتصل بمختلف الدول التي ترتبط مصر معها بحدود برية، ومن هذا المنطلق فإن الطرق البرية في مصر تحتل المرتبة الأولى في النسبة التي تحظى بها سواء في نقل الركاب أو البضائع وفي سبيل الحفاظ على تلك الثروة من المتصور أن تكون هذاك رؤية واضحة للإجابة عن عدد من الأسئلة،

- هل توجد إستراتيجية واضحة لتطوير وتعديث الطرق السريعة للتواطق مع النظم والقواعد العالية؟ هل تأخذ الجهات المستولة في الإعتبار إزالة أي

عوائق مرورية على تلك المحاور؟ - هل خطط صيانة وإحلال وتجديد الطرق البرية تحقق الإرتقاء بمستويات هذه الجاور؟

ما هي أقرب البدائل لتخفيف الضغوط على

المحاور المرورية ؟

لقد عددنا في أكثر من محفل أن مسئولية وسلطة الطرق في مصر تتنازعها أكثر من جهة، ففي حين نجد أن الهيئة العامة للطرق والكياري التابعة لوزارة النقل لديها سلطة إشرافية على بعض المحاور المرورية، نجد أن بعض المحافظات من خلال وزارة لتنمية للطبة لها سلطة إشرافية على محاور مرورية أخرى ، ويأتى جهاز تنعية وتعمير الساحل الشمالي من خلال وزارة الإسكان والتعمير كجهة ذات سلطة على مجموعة ثالثة من المعاور الرورية، وتظهر مشكلة تنازع وتضارب سلطات تلك الجهات في أوجه عديدة منها على سبيل المثال عند التقاطعات المرورية للمحاور التي تقع في نطاق مستولية هذه الجهات فمثلاً محور التعمير أو ما يطبق عليه «الطريق الساحلي الدولي» الدَّبِع لِمِهَارُ تَعْمِيرِ السَّاعِلِ النَّسَالِي يِتَقَاطُع فِي نَقَطَّةُ مِنْهُ مَّع كويرى القباري الذي ينقل حركة النقل الثقيل للبضائع ما بين طريق القاهرة / الإسكتبرية الصحراوي والطريق الزراهي مع ميناء الإسكندرية باب جمرك رقم 27 وهذا المعور تابع الهيئة العامة للطرق والكبارى، والوصلات المرورية المثوية من وإلى هذين المحورين تقع في نطاق مسئولية محافظة الإسكندرية وفي هالة السعى للمصول على تراخيس خاصة الرور شعنات ذات موصفات خاصة من حيث الأطوال أو العروض أو الارتفاعات أوحتى أعلى من المعولات المقررة تواجه الشركات الكثير من المساعب في تعديد الجهة التي يستخرج منها التريقيص وكذلك فيما يتعلق بالتنسيق مع السادة المسئولين في كل جهة لإيجاد بدائل مرورية تحقق سلامة مرور الطرود تلك الطويد ذات الواصفات العاصة، ومن الضروري أن يحدث ثوم من التنسيق ما بين المهات للسبق قبل وأثناء ويعد إنشاء هذه لماور وإن كان المل الأسلم أن يتم توحيد مسئولية الماور

المرورية في مصر بما يحل كثير من المشكلات. ومن الصعب إلا يتناول حديثنا عن الطرق البرية الشريان المحورى رقم ولحد في مصر، طريق الإسكندرية القاهرة الصحراوي والذي من الْمؤكد أن تعكس الإحصائيات أنه يحظى عكثافة مرورية غير عادية سواء لمركة نقل الركاب أو البضائع وعدد المركبات عليه خلال العام، وقد نشر في الصحف في مطلع شهر ديسمبر الماضي ما يقيد ميادرة وزارة النقل بتطوير وتحبث هذ الطريق ليصبح متوافقا مع المواصفات العالمية من خلال إلناء التقاطعات والدوران للحلف واستبدالها بكبارى علوية, ما لإشاقة إلى إقامة حارة جانبية لفصل حركة السيارات السريم عن الأنشطة التي تقع على جانبي الطريق انتطبق أعلى أعلى معدلات الأمان للمسافرين، وأن خبراء الهيئة سيتولون عمليات التنفيذ والتحديث من أولها إلى أخرها دون طرح هذا الطريق للمستثمرين جفاظأ على الثروة القومية من شعكة الطرق السريعة .. كما سيتم تزويد هذا الطريق بالعلامات الإرشانية والتحذيرية على أحدث النظم العالمية والتى توضيح للمسافر كافة التفاصيل لخاصة بالطريق بما يساهم في تأمين حركة المسافرين. وقد يتحقق الكثير من الإيجابيات على أثر تولى

خبراء الهيئة عمليات التنفيذ والتحديث وهم فطيأ أصحاب خبرة وقدرة على تتفيذ هذا العمل على أكمل وجه، لكنه من الجدير أن يتم دراسة النظم الحديثة في مشاركة الإستثمارات الشامعة مثل BOT وغيرها ، والذي لا تمانع وزارة النقل في في تنفيذ عبد من مشروعات النقل ومنها النقل البرى وقفاً لما

وقع من عقود واتفاقات مع عدد من الجهات مؤخراً الأكثر أهمية في مشروع التطوير والتجنيث للطريق الصحراوي بين القاهرة والإسكندرية هو ما أشير إليه بإلغاء التقاطعات والدوران للخلف وإستبدالها بكبارى علوية، بالإضافة إلى إقامة حارة جانبية للصل هركة السيارات السريم عن الأنشطة التي تقع على جاسى الطريق ولقد نفلت كثير من دول العالم ودول في المنطقة من بينها الملكة العربية السعودية مثل هذه الغاسفة على الطرق السريعة والتي يرتبط نجاحها في الأساس مع دقة إختيار مواقع تتفيذ هذه الكباري العلوية جما يتيح في هذه المواقع إنشاء محاور فرعية على جانبي الطريق الرئيمى، بما يسمع سناورة ومرور الكساحات المعملة بالطرود ذات المواصفات الشامعة من جيث الارتفاعات والأبعاد سواء الأطوال أو العروض والمعمولات وهي نوعيات الطرود التي ترد لشروعات البتروكيماويات والمشروعات البترواية ومعطات الكهرباء والمد العالى وعدد من الشروعات القومية في منطقة توشكي والتي يصل ارتفاع بعضها إلى أكثر من 10 أمتار إلى جانب ارتفاع معدة النقل وعرضها إلى أكثر من 7.5 مثر وبلولها إلى أكثر من 20 متر وحمولها إلى أكثر من 100 طن وهي طرود تحتاج لترتيبات خاصة جدأ في عمليات نقلها ومن ثم فلا يمكن مرورها من تحد هذه الكباري بسبب محدودية أرثقاعاتها أو مرورها من قوق هذه الكباري بسبب حمولاتها الثنيلة كما نتطلب مساهة واسعة المناورة بسبب طول أو عرض المعولة، ومن المعلوم أن أكثر من 670% من تلك الطرود زان الواصفان الخاصة أرد لمقتلف ربوع معاقظات مصر هبر ميثأه الإسكندرية والدخيلة المجهزتين بالأرصفة والمعدات لاستقبال هذه النوعية من الطرود، وأغلب هذه للطرود هامة وصرورية لتنفيذ كثير من المشروعات القومية والتي غالباً تستخدم نوعيات من المدات والتجهيزات التكنولوجية والصناعية التي لا تنتج في مصر وتستورد من الخارج بل أن معدات نقل هذه النوعيات من الطرود وقطع غيارها تستورد من الخارج بملايع، الدولارات وتتطلب تكاليف باهظة سواء في صيانتها أو تشغيلها ويمثلك حبرات تشعيلها عدد محدد من الشركات، ومن الضروري أن تتيم القواهد في مرحلة تحديث

وتطوير الطريق المحرارى إمكانية التشغيل لهذه الشركات لتقل هذه التومية من الطرود ذات الواصفات الماممة. أما فيما يتطق بمطط الصيانة والإحلال والتجديد، فمع إرتفاع تكاليف أعدال الصيادة والتجديد للمحاور المرورية فدون إتهام لمعة محددة بالتقسير نحد أن بعض هذه الأعمال لا نتم

> بتضليط أو رقابة كافية بدليل أن بعضها لا يتم في التوفيت المناسب أو بالجودة المناسبة ويون الخوض في تفاصيل يعلمها السادة المسئولين، فإن المقاظ على ثروتنا القومية من الطرق البربة يستدعى توجيه صابة أكبر في ترسية مناقصات رمنك وصيانة الطرق وشروطها وإختيار الجهة الضرة في ثلك الأعمال مع الرقابة خلال مرحلة التنفيذ وإستلام الأعمال

ويحتاج تتاول موضوع البدائل المرورية لإفراد مقالة خاصة، لأنه في حقيقة القول أن الضغوط الرورية التي تعانيها الطرق البرية في مصر هي التي تزادي إلى سوء الحالة الفنية لئلك الماور، وبالثالي ترتفع معدلات الموادث وكثير من المشاكل التي يتم مواحهتها حالياً، لذا فعن المهم أن تكون الرؤية المستقبلية من المحطمين بريادة الاعتماد على نقل البضائع من خلال السكك المديدية والنقل النهرى وذأت من خلال تحسي مواصعات والبات النقل بإستخدام هذه الوسائط والتوسع في إنشاء الوانئ المتقصصة وتجهيزها وربطها بالواتئ الرئيسية ويعد هذا مجالاً وفكراً إستثمارياً جديداً يلقى قبول ادى كثير من السنتمرين في توجيه رؤوس أموالهم لكن هذا يرتبط بتشجيم الدولة لهم وتحفيزهم بما يحقق مزايا متبادلة

لوميم الأطراف كما أنَّه من الضروري أن يكون هناك رؤية تتعلق بزيادة أسطول سيارات النقل المتخصصة بعد تحديد مواصفة كل وسيلة بما يتطابق مع نوجية البضائع التى تصلح لنقلها والعمل على توزيمها جارافياً على مستوى محافظات مصر بما يتناسب مع مراكز الإنتاج ومراكر التوريع ومراكز النجارة وغيره والعمل على القضاء على ظاهرة دالملكية الفردية، الصائدة حالياً اللتي تؤدى إلى تحكم أفراد من أصحاب وسائل النقل المعتكرين في بعض المناطق في تحديد خواون «أجرة الثقل» من وإلى المُوانِيُ الرئيمية مِمَا لَا يِتناسبِ مِمِ التَكَلَفَةُ الفَعَلِيَّةُ لَعَمَانِةُ النَّقُلُ من حيث الممولات والمسافة، وهذا يؤدي في كثر من المالات إلى عدم توقر العدد الكافي من سيارات النقل لنقل الكميات والبرسات الناسبة إلى الإتجاه للناسب في الوقت الناسب والثاحة تملك موعيات غير تقليدية من ومنائل النقل مثل البرامات التقصيصة في نقل نوهيات من البضائع التي تحتاج أدرجات مرودة معينة والعمل على حل كثير من المشكلات لني يواحهها زيادة هذه النوعية من النسائل في مصر والذي طي أثره يتم السماح لبرادات من بعض الدول المجاورة لتنفيذ تقلبات في الداخل، وقد يجرنا الحديث في هذا الموضوع قبل المُتام إلى ضرورة عمى إتفاقية بين لدول العربية تسمح بتسيير الشاحدت بين الدول العربية وفق اشتراطات يتم الإتعاق عليها بين الدول الأعضاء أو وضع ضوابط لحدية حقوق الشركت المصرية التي لا تلقى معاملة بالمثل سواء فيما يتعلق بالوسيلة أو السائق وهي أوضاع لا تصب في منالح النقل البرى في

من الجزئيات الفرعية لكنها العالية الأهمية أن يتم مراجعة الاشتراطات والمواصفات الفنية وإجراءات ووسائل السلامة التي بحب توافرها في وسيلة النقل لكي يسمح لها بإثمام رحلة امنة على الطرق البرية وهذا يحتاج نوع من المراجعة لقوانين المرور مع الأخذ في الاعتبار للمواصفات الماهمة المقطورات والكساحات التي تنقل موعيات خاصة من البضائع

وهي الطرود دّات تلواصفات الماصة، ورمتد

اثر دك أيضاً إلى شرورة بحث سبلُ منح بعش التسهيلات للشركات التئ تملك مثلً هذه التوعية من المزكمات في استيراد قطع الغيار والصيانة اللازمة للحقاظ على الحالة الفتية الصدة للوبسلة.

ملی هامش

بظم عبد السلام السيد أحمد



قَيَّةُ فُرْنُسا _ [فريقيا

عقدت بمدينة كان جنوب فرنسا القمة الرابعة والعشرين بين أفريقيا وفرنسا تتت شعار ، أفريقيا والثوازن العالم عقدت بمدينة كان جنوب فرنسا لتعالى العالى وأن المؤلفة التي سوف تستضيا التقلة القابلة المؤلفة التي سوف تستضيا التقلة القابلة العالمية العالمية العالمية العالمية العالمية العالى ال

ن هذه القبية تأسست عام 1991 وكانت البدايية بيشاركة 10 دوراً فورقية هازلكتفونية. ثم يتعولت رسميا عام 1981 ليصبح اسمها ، رؤساء هرنسا - أفريقيا ، وأخذ عند الدول الشاركة في التزايد عاما بعد عام الى أن وصل العدد 45 ديس دولة. وقمتير القبة الرابهة والفشرين إستمرارا للقمم السابقة ومنها القبلة العشرين التي عقدت في باريس عام 1998 تجت مسمي

، الأمن هي أهريقيا ، ، والتي تلتّها قَمه راوندي وكان شعارها ؛ العولة وأهريقيا ، وكانت القمة الأخبرة عقدت هي باماكو عاصمة مالي عام 2005 تتمت صوان ، الشباب وطموحاته وأفكاره .

وقد سبق أن تناولت هذه القمم قضَايًا ومشكلات التنمية في القارة الأفريقية التي تواجه مشكلات الفقر والتصحر والجفاف بجانب الحروب الأهلية والاصلاحات السياسية والاقتصادية.

الإجتماعات الوزارية التحضيرية سبق إجتماع اللمة الإجتماعات الوزارية التعضيرية التي

سبق وبقطاع المقاء المعلمات الوروب المنطقيون الفي ركزت على ثلاثة موضيع رئيسية تضمنت حكانة أفريقيا في المنظومة العالمية، والموانات التي تواجه الإقتصاديات الأفريقية بمن أهمها

عموية غزو المنتجات الأفريقية الأسواق المارجية.
 كيفية تنظيم الإستفادة من المواد الأولية الأفريقية ومحوقات أحسنها.

تصبيعها « صدورة أفريقيا في الإعلام العالمي ومدى استفادتها من

وقد تتأولت لاجتماعات أيضاً مناقشة القضايا الجماسة المطروحة على الساحة الأفريقية ومن أهمها. الصومال وداراور ركان دياوار ونشاد ونزاع إيريتريا الاثيوبي وقضايا الصحراء

المتحراء. أهم مناقشات القمة

ن أرضم (قللياً حالتي (قتاماً الرزماء تي (قلية).
الرئيس المالي أمادو نوري التي كماء في الجلسة الافتتاء و يوسعه بإنسا الدورة الثالثة والملادين الشاه الشار فيها إلى المالية الشار فيها إلى أن المساوات نشأل أحد الموافق الرئيسية المساورة التندية في المدورة المتابية والمدورة المتابية تقدما وأو طفيها في المدورة المد

الرئيس جاك شيراك أكد في كلمته أمام المؤتمر إحترام فرسما الاتفاقات الفدع التى تربطها بالكثير من الدول الأفريقية – الاتفاقات ستتحمل ممشؤلياتها سواء تعلق الأمر بعدع الأزمات أو حل المزامات. انجيلا ميزكل مستشارة ألمانها الإنتحادية أعلنت أن الإنحاد

الأرروبي سيدي الدول الأفريقية إلى لشبيبة عنصا تتولى البرتمال (باسته الاتصاد الأروبي» كما الكنت شورية التماون البرتمال (بالأروبية والأفريقية لجامية للشكلة الدين والفقر منها القارة الأفريقية ولم مقدمتها مشكلة الدين والفقر والمرافق الإيماب وحوارت من استقلال القارة درة لمرى كمصدر لطواد الأولية و للزوات الطبيعة، وقالت أنها تشكل المتالدة وتم لمرى كمسدر لطواد الأولية و للزوات الطبيعة، وقالت أنها تشميرة





بسعادة بالغة للمشاركة في هذه القمة، ويجهت الشكر للرئيس شيراك لإهتمامه بأفريقيا ويعوته لها.

الرئيس حسني سبارك اطل والمشاعد مصر دورة قد الرئيس الدرانيس مسال والدرين مع الاصطلاع أو هذا الرئيسة المسال المؤلف المسال المؤلف المسال المؤلف المسال المسال

جون كموفور رئيس جمهورية غانا دعا فرنسا والمجتمع الدولى الدعم جهود القارة الأفريقية من أجل تحقيق السلام والاستقرار والامن أثن أفريقيا يُحتاج إلى معاملة أكثر عدالة وإنصافاً في المحافل الدولية والأمم المتحدة. المعافل الدولية والأمم المتحدة.

أختمت قمة فرنساً - أفريقيا أعمالها باصدار بياناً أكد أن الحيوية الحالية للاقتصاد المالي تعطى أفريقيا فرصة غير عادية لإحتلال مكانها في العالم، وطالب البيان بضرورة

مطيور البياء التعنقة ربتقال الفسن للافرائق في اللباستات الدولية، وتنقل الفسن للافرائق في اللباستات الدولية، ويقال القساد المستحد في المكتب الدولية المستحد المستحد المستحد المستحد الافرائية، الأمريكية، من المستحد الأمريكية، الأمريكية، كما أناد دعا إلى وضعار البارات مبتكرة الفرسال المنال أيضاً ما يشمع ونشر استقدام بسائل الذكوليسيا من القائرة والمؤتفرة مرائع التكوليسيا من القائرة والمؤتفرة مشروع والمشادرة المتحدام بالمنالة والمؤتفرة مشروع والمشادرة المتحدام المستحدام المتحدام المستحدام المستحد

واتداد الرئيس جاك شيراك بجهود الرئيس ميارك راكه لولا هجود التي ينظيا بمكتب بخيرته الرئيس ميارك برقل بن محسر الأمريقي ، لما أحكن النوسل إلي إنجاز إنقاق إملان كان الخاص بإيران النور على القدى المصوري بين السوادان يقشاه الخاص الحريفة المؤسس ليه مين تشافيا المواصل ليه مين تشافيا لما العراق النادك تتبدئة البؤم عن للطاقة وقد العال الرئيس الما الرئيس السوائل مين المساولات المؤسس المساولات المؤسس السوائل مين المؤسس الما الكوسلة المؤسسة القريسة من القريس سنوال المساولات المؤسسة المؤسس

إن حقد اللمة الخاصة والغيرة وفيساً - أفيرقياً في الظاهرة سياوه دعوة لتدكّرة الغاة سياسيا واقتصادياً لناً دعول الطاقة السحة الدولية، والذي يتم بات من حول راحول والفية الأفيرية في صلاح المعوان التي تقت في طريق الاقتصاد الأفيية ، بجات عودة الإستافات ها الواد للفوجين منة اراق معونات التنمية لما . وإيقاف أنفذا الباب التي تسلى مل أمنت داهر والصوصات وتقاد





محطة حاويات شركة بورسه لتحاول الحاويات وأتتفعانه

شهدت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع قفزات متوالية مئذ إنشاء محطة حاوياتها شهر نوفمبر عام 1988 من خلال فكر وجهد رؤساء إداراتها على مرّ السنوات وتلاحم جهود عمالتها ونقابتها حيث قَصْرُ حجم تداول حاوياتها من 31133 حاوية مكافئة عام 1988 إلى 434 ألف حاوية مكافئة عام 2000 كما حققت إيرادات للنشاط قدرها 133 مليون جنيه عام 2000 مقابل إيرادات قدرها قرابة 4 مليون جنيه عام 1988.

ومنذ عام 2000 ارتكز هكر الإدارة علي إبراز النقاط التالية،

 آ- دراسة وتحليل التطور الحاري مصطات هاويات موانئ حوض البحر التوسط عامة وشرقه خاصة. 2- براسة وتعليل التطور الجاري في بناء الأجيال المتقدمة من سفن الحاويات

3- برأسة وتحليل التطور الجاري والسنقيلي لخطاعات الخطوط الملاحية المالمية في مجال النقل - لحاويات ونقط ارتكاز فكرها في نداء محطات الحاويات بالمنطقة . ما تقدم تم وصع مخطماً مرحلي لتطوير محطة حاويات الشركة عن الغترة من 2001

إلى 2006 بهدف تعقيل حجم تداول بعادل الطاقة القصرى النظرية المخططة لمحطة حاوياتها و لبَّالِمْ قدرها 800 ألف حاربة مكافئة في عام 2006.

وقد قامت إدارة الشركة بإجراء أعمال التطوير الأتية، أ- عام 2001 ثم تعميق المياه أمام رصيف الحاويات ومعرات الاقتراب لاستثبال سفن الجيل

الشامس وبالقعل تم استقبالها وقد بلغت نسبة نداءاتها خلال الممس سنوات الأخيرة 33٪ من اجمالي أجبال السفن للتريدة على أستء 2- دعم أسطول مِرافع الرمبيف العملاقة بالمطة ليصبح عددها عام 2005 عدد 7 أوناش

رصيف عملاقة بدلاً من عند 4 مرافع رصيف عملاقة عام 2000. 3- تطوير تكتولوجيا الاتصالات الالكتروبية بالشركة بدءاً من تطبيق نظام EDI مع كافة الخطوط الملاحبة ونهاية بربط نظامى الاتصالات الالكترونية الداخلية والضارجية للشركة بآلكامل ومرورا

بإدخال نظام RDT (الكرمبيوتر المحمول اللاسلكي) عام 2004 لأول مرة بموانئ جمهورية مصر العربية لإهكام السيطرة ومتابعة تحركات الصاويات بدءاً من ظهر السفينة ومروراً بالبوامات ونهاية بالساحات وريطها بالعاسب الآلي المركزي الشركة.

كُ- أُلتُمرُك السريح للرن تجاه مراكز إتّماذ القرآر بالخارج في التوانيت المناسب. 5- الانزام التام بعيداً مصدالية العرض والعوار مع رئاسات الخطوط الملاحية العالمية والذي

أكسب الشركة احترامهم وتقديرهم وثقتهم لها، تنبأت الشركة خلال المصف الأول من العام غالى 2004/2003 بإحتمالية تخطى حجم تداول الماريات للطالة القصري بالمططة لها (800 الله عارية مكافئة) في نهاية العام اللَّالي 2003/ 2004 لذا بادرت بإجراء دراسة لتطوير معطة حاوياتها من خلال امتداد رصيف العاويات الحالي بطول 675م تجاه الشمال وعمل 16 م لاستقبال سفن الماويات حتى الجيل الثامن ودعم الرصيِّف الجديد بعدد / 5 أوناش رصيف علاقة سوير بوست بناماكس ذأت مواصفات غاصة

تتعامل مم الجيل الثامن من سفن العاريات، مرت الدرآسة بمراجل متعددة من الدراسات المشتركة مع هيئة تساة السويس والشركة القابضة للنقل البحري والبري ووزارة الاستثمار هيث ثوحت بموافقة الجمعية العامة للنقل المحري وألبري على ننفيذ المُشروع في 10 / 4 / 2005 وتم إخطار المسيد/ ورير البثل (السابق) للتكرُّم بالنَّطُو نمو المرفقة على إتماً: الإجراءات التنسيقية الدرمة لتنفيذ لمشروع.

نحقق ما تنبك به إدارة الشركة حيث تعاظم حجم تداول الحاويات بها عن العام المالي 2004/ 2005 إلى 846686 حاوية مكافئة ثم عدم 2005/2005 إلى 921066 حاوية مكافئة وتــُـثُـعُت الشَّرِكِّ حـاجز سيون ماوية خلال العام الميلادي 2006 وتؤكّد المؤشرات أن هدا التخطئ سيتحقق أيضاً خلال العام المالي 2007/2006.

وعلي برغم من عدم صدور قرار أنهائي حتى الأن بتنفيد مشروع النطوير ولا أن الشركة ماضعة في تطوير محمة حاوراتها بهدف العفاظ على الكيان القائم وإنمائه من جانب والحفاظ على معدلات الثداول المتميزة وإنمائها إلني لجانب الأخر خاصة في ظل تعاظم التجم ومحدودية طول الرصيف.

ميدمار 2007

ترد غرقة ملاحة بورسعيد الإحاطة مأنه فدام إحميار محاف تورسعيد مقرأ رسمياً لإستضافة مؤيّمر الملاحة العالمي -Med mar South 2007 وللرمع عقده خلال العثرة ما بين 17 -9؛ أبريل لعام 2007 مما يعكس إهتمام العالم بموقع بورسعيد

لمعر في وأهميته في حركة التجارة العالمية. كما تعلن غرفة ملامة بورسعيد أسها سبكون أحد الرعاة ين لهذا للؤتمر، وقد تم تحمييص مساحة 16 متر

مربع بالمرص المماحب لمؤمر لأعصاه الجمعية السودية، الأستاد/ عادل اللمعي بالإصاعة إلى منح سعر حاص لأعصده الصعيه العدومية رئيس اللحنة التنفيذية لراعبين هي الشاركة بالمؤسر

وهنال إهتمام كنير من حميع قعدعات النقل النجرى مهد، حدث العالمي الأول من بوعه على أرض بورسعيد وحاصة اعصاء الحمعية العموميه الدي بادر ميد كبير منهم بالتقدم إنى عرفة ملاحة دورسعيد للمشاركة بالمؤدمر وللعرص المصاحب له

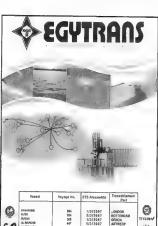
وقد قامت إدارة الشركة في هذا المجال علاوة علي تخصيص 75 ألف م2 لماويات الوارد بالساحة الجبيدة خارج المبناء رفي مراجهة مباشرة بتخصيص 43 ألف م2 لماريات الصادر للصّرى والتي تعاظم هجمها بالمطة والذي بلغ دجمه ذلال عام 2006/2005 (61) الف حاوية مكافئة مقابل 19 الع حاوية مكافئة عام 2000 علماً بأنه كان محصصاً لساحة الصادر المصري مساحة 8 الالاف م2 داخل الميناء طوال الفترة من عام

2000 جتى عام 2005. على الجانب الأخر قامت الشركة بالتماقد على توريد عدد/2

ونش رصيف عملاق سوير بهمت مناماكس وعد/2 ونش ساحة اللواء/ جلال باسين عملاقي Transtainer سيتم توريدهم خلال 14 شهر لدعم أسطول المرافع العملاقة وتبغيد لحطة الإحلال والتجديد

جدير بالذكر أنَّ هذا التطور والتطوير لم وقر يتعارض إطلاقاً مع النشاط الماري لمحطة حاويات شرق بورسميد فكلاهما تسعيان سعيا دؤويا لإنعاء إيراداتها بصرف النظر عن نسبية ما يصبه كل منهما في الوعاء الإقتصادي للدولة.

وتتعلق أمالُ الشركة إدارة وبقابة وعمالة بالهدء هي تنفيذ مشروع تنفوير محطة حاوياتهم لما سيجققه هذا الأمر من تعظيم العائد الإقتصادي للدولة ،



	100101	reyaga na.	era sonresional	Port	
大	EATH-FERRE BUTH SCEAM AC NAVIGAB AC MARCAD HAMBRADI GATANIS ACFEANA	604 954 368 447 448 449 450	1/3/2007 8/3/2007 1/3/2007 6/5/2007 13/3/2007 20/4/2007 17/3/2007	LONDON ROTTERDAM GENOA ARTWERP HAMBURG SINGAPORE BARCELONA	G Hall
			interior fall or	741.5	71

स्रीम्बर्ध न्यीमान्य

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح-

وكيل أول وزارة الماثية ورئيس مصلحة الجمارك المصرية إيماءُ إلى المقالة التي قد نشرت في المجلة تحت عنوان ، الصادرات المصرية - فزورة بالأحل، وقد تضمن أنَّ موضوع الصادرات المصرية هزورة ولغز محير ويالرغم من أن الدولة وضعت على رأس أولوياتها قضية تشجيع الصادرات المصرية ودفعها إلى الإمام. وقد تبني رئيس الدولة هذه القضية ورغم إنحياز

التشريعات والقوانين والمنظومتين الضريبية والجمركية للصادرات والصناعات الرتبطة بها إلا أن أرقام التصدير مازالت هزيلة وطلب الإفادة عن الأسباب التي ساعدت على تدنى أرقام الصادرات المصرية مع ذكر الإقتراحات والحلول العملية التي يمكن أن تساهم فعلياً في دفع عجلة التصدير.

نتشرف بعرض الآتى:

أولاً: التيسيرات القدمة من الجمارك: للد أمسرت مصلمة المعارك العبيد من التعليمات والقرارات الدورية في شبأن تبسيط الإجراءات الجعركية المتعلقة بالتصدير وذلك من خلال التعرف على الأنظمة الجمركية الحديثة الجارى تنفيذها بالدول المتقدمة والتى سيقتنا في هذا المحال وكان الهدف في هذا هو مسايرة العالم الشارجي والمضي قدما نحو إستخدام المعابير الدواية الصادرة عن المنظمات الدولية ذات

ثانياً؛ أرقام الصادرات ونسبتها؛

مما لا شك فيه أن هناك زيادة ملحوظة في قيم الصادرات للمدرية وما يؤكد ذلك تقرير الجهاز الركزى للإهصناء بأن هناك زيادة في المسادرات قدرها 33% عن العام الماضي ميث بلغت إجمالي الصادرات المسرية 64.6 مليار جنبه خلال العشرة شهور الأولى من عام 2006 مقابل 48.5 مليار جنيه خلال نفس الفترة من عام 2005.

ئالثاءالكويز؛

لا شك أن إتفاقية لكويز المناطق المؤملة كان لها أثر كبير في تنمية المبادرات المسربة هبث ثم الإستبراد الغامات الداخلة في الصناعة ويتم تصديرها إلى الولايات المتحدة الأمريكية ويتشم ذلك من الإحصائيات المعلنة والتي أثبتت زيادة نسمة 39.6% خلال الفترة من يدير إلى سبتمبر 2006 بالمقارنة

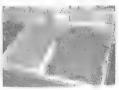
بالغام إلماضي ، رابعاً؛ مشاكل اللوجستيات؛

وذرى أن المشكلة الحقيقية في مجال النقل اللوجستي والنقل متعدد الوسائط تتمثل في الأتي :

 خسرورة إعادة تنظيم وهيكلة قطاع النقل وتعزيز العباصر البشرية وبناء القدرات.

« تربط وتلاجم شبكات البنية الثمنية.

 وجود ثقافة جديدة بالنسمة لإدارة الموانى بشكل عام يتم التركيز فيها على لا مركزية الموانئ ه عملية التقييم والتابعة لعملية النقل في مراحلها المختلفة.



ه الاهتمام بالطرق العالية سواء البرية مثها أو البحرية أو السكك الحديدية مع تعديل القوانين الحالية بما يتماشى مع التطوير للطلوب حالياً.

ه غمرورة إعداد تصور شامل القدرة التخرينية في كل ميناء ومجم العمل به بما يسمح برضح المتطلبات اللوجستية. ه تبسيط الإجراءات بين الدول المعيطة خاصة في المنافذ

هذا وقد تم عرض ما تم إنجازه من قبل مصلحة الجمارك من تطوير يساعد على سهوثة ويسر حركة التجارة الدولية ومنهاء ه تعديل التعريفة الجمركية وتبسيط الإجراءات

ه إبخال المراكز الجمركية المطورة. ه تحديث تكتوارچيا المطرمات ه تقليل زمن الإفراج الجمركي إلى أدنى حد ممكن. و الساهمة في تمييث الموائم ومنها جمارك بمياط والإسكندرية وشرق التقريعة وميناء السخنة، خاصة وأن هذه الموانئ تمثل 80% من هجم التجارة

الفارجية لمس ه المرص على العنصر البشرى من خلال التبريب بالداخل

ه تطبيق النظم الحديثة ومنها إدارة المخاطر والمراجعة اللاحقة وخدمة كبار العملاء

خامساً: الأسباب التي ساعدت على تدنى أرقام الصادرات:

- المنعوبات التي تواجه عمل اللرجستيك والتي تتمثل في عدم الإلمام لسنولي اللوجستيك في الشركات للمسرية المسرة لعمليات التصدير، فضلاً عن عدم توافر الفراغات على البواخر والطائرات في الأوقات التي تتوافر فيها السلم المدة للتصدير مما يتعكس بالسلب على زيادة أسعار الصادرات وبالتالى عدم القدرة على منافسة المثيل للتوافر في الأسواق الخارجية وما يوكد ذلك زيادة أسعار خطوط الشمن من الإسكتبرية - كازابلانكا من 900 بولار إلى 1800 بولار خالال سنة أشهر وتظهر هذه الظاهرة بصفة خاصة في الصادرات لدول الكوميسا وما يعماهبه من مشكلات تتعلق بالنقل والتأمين على

- عدم توافر أسطول نقل برى يفي بأعراض التوسع في الصادرات وخاصة مع الدول العربية المعاورة.

- تمويل الصفقات وتسهيلات النوربين وشمان حصيلة الصادرات فلا يمكن أن يسعى الممدر إلى عقد صفقات إلا إذا شعر بأن هناك ضعانات كافية تغطى ثيمة الصادرات وهذا يتضبع من خلال الإثفاقيات المريبة وكذا الأفريقية.

- عدم توافر المعلومات الكافية عن الأسواق الفارحية وإحتياجاتها وبالتالى شعف القدرة على النفاذ للأسوق

الخارجية المناسية. سادساء المقترحات

 أ - فسرورة الإهتمام بالمنتج ذاته من جودة سلعة إلى جودة تعبئه وتعليف إلى صعر مناسب ومنافس لمثيل بالضرج هذا بالإضافة إلى ضرورة إستخدام الأساليب الطمية في عمليات الإعلان والترويج والتوزيع للسلع فإن أهم عناصر النظرية الطمية المدينة هي (المنتج – السعر – التوزيع – الترويج). 2 - مُعرورة التوسع وإحداث التطوير والتعديث في المواني والمطنارات والتوهدات المساعدة كالمستودعات والمخازن واللوجستيات المتعلقة بالنقل والتقريغ وخلافه

 3 - تشجيم الإستثمار ودفعه بشكل إيجابي وفعال ونقك بهدف زيادة الإنتاج ومضاعفته والأهم من ذلك العمل على تجويده كما أوضحت

4 - فسرورة قيام إكماد الصناعت والجمعيات ذات السلة بالشروعات الإنتاجية وجمعيات رجال الأعمال ومركز تنمية الصادرات وغيرهم ليحث ودراسة الفكر الإنتاجي والفكر التسويقي المديث في العالم الخارجي ويما يتوافق مع النظريات العمية المديثة حيث أن المرمنة المقبلة وليكن العقد

المقبل ستشهد التجارة الدولية بالفعن مقهوم القرية الصغيرة وسيتحقق بالفعل مفهوم البقاء للأجود منتجأ وسعرأ ووصولا للمستهلك ولذا فيجب الإعداد لهذ الوانت من الأن حيث إن دول كثيرة قد أعدت نفسها بالقعل لهذا المستقبل.

5 - ضرورة بحث للمعوقات التي تقابل النقل البحري ولنقل البرى والذى ظمسه فى تبادل تجارتنا مع الدول الأفريقية والدول العربية بصغة خاصة.

وقى النهاية قإنه يجدر الذكر إلى أن الساس في تحقيق نجاحات في سياسات التصدير هو كيفية الإرتقاء بعناصر العملية التصديرية برمته، والتي تتمثل في جودة المنتج المصدر وسعره والبة تسويقه وإدا ما تحققت هده العناصر في المنتج هيكون قادراً عنى المنافسة داخل السوق وحارحه بن ويعتد إلى تحقيق نفاذ حقيقي للصادرات في الأسواق الدرجية. ويجب الإشارة أيضا إلى أن دور مصلحة الجمارك كان إيجابيا

إتجاه قضايا التصدير فنحن نؤكد على أن المسحة قد أدت دورها فى نطاق إختصاصاتها والمكلفة به تحت مظلة القوانين والقرارات المظمة، وتؤكد المصحلة أيضاً أن الدور الهام لهذه العماية الآن هوآين السلعة الجيدة والسعر المناسب وألية تسويقها وهذه هي مشكلة التصدير في الوقت الراهن وينبغي على المجتمع التجاري وباقي الجهات ذات الصلة إيجاد حل لهذه الشكلة.



يستقبل الثقل البحري في كوريا المعتوية



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

إن الموقع الجغرافي لكوريا الجنوبية، والذي جعلها مطمعاً للدول الكبري في القرن العشرين، قد يجعلها مُرشحة في القرن الواحد وعشرين لتكون مركزاً لشبكة الخطوط التجارية البحرية ببن جنوب شرق آسيا وأمريكا الشمالية وأوروبا. وقد أكد تقرير للمعهد البحري في كوريا الجنوبية الُذي نشر هي أكتوبر سنة 1993 أن كوريا الجنوبية يمكن أن تكون ضمن أكبر 10 دول بحرية هي العالم خلال 5 سنوات، وأنه يلزم لتحقيق ذلك إستثمار ما لا يقلُّ عن 5 مليارات دولار لتطوير وتحديث الإمكانيات والتسهيلات في موانيها.



وكانت المبادئ المهمة لتقدم النقل البحري في كوريا

المنربية هي أولا التمرير Liberalisation وثانيا

رفع القوائين التي كانت تقيد حركة تجارتها مع الدول

الأخري، ومثال على ذلك، أن كوريا الجنوبية قد واجهت

تهديداً من قبّل الولايات المتحدة الأمريكية بغرش عقويات

عليها في أوائل التسعينيات بسبب الشروط الغير مقبولة

والتي نتجت عني القبود التي فرضتها على نقل البضائع

الأمريكية بحرياً إليها، وكذا القيود على تحركات البضائع

والمواجهة هذه القضايا قامت حكومة سيول بإدخال

وقتراحات تشريعية كثيرة بحيث أصبح أولأ يسمح السفن

الأجنبية بنقل البضائع الكورية الصادرة، وهو الأمر الذي

كان في السابق حكرا على السفن الوطنية الكورية، أي

التي تحمل علم كوريا الجنوبية. كما رُقعت القيود والحدود

التي كانت مفروضة على تماك الأجانب للشركات الملاحية

الومننية وشركات التعاقد على نقل البضائع برأ وجوأ

وبحراً FREIGT FORWARDERS. كما تم إنشاء وزارة للشنون البحرية والمصايد MOMAF سنة 99°6

لتكون مسئولة عن صناعة النقل البحرى في كوريا تتكيدا

لأهمية مساهمة النقل البحرى في مستقبل اقتصاديات

البلاد. وفي سنة 1998 تم إعثماد النظام العالمي لتسجيل

السفن، وأصبح بموجب هذا النظام يُستثنى ملاك السفن

الوطنية الكورية من ضريبة الأملاك Acquisition Tax

رضربية التسهيلات الشعبية Communal Facilities

Tax، كما يُمنح ملاك السفن الوطنية الكورية تخفيضاً

قدره 50% على الضربية العقارية Property Tax.

بريا داخل البلاد.

ومنذ أغسطس سنة 2006 تم تسجيل 562 سفينة تحت العلم الكورى كلها فوق 20 سنة

كما تمت مراجعة القانون البحرى الوطنى فى يناير سنة 2006 للسماح بإستخدام حتى 8 أفراد أحانب، بما فيهم ضابط بحرى واحد، العمل ضبمن طاقم كل سفينة تحمل العلم الكوري، اسد العجز في الطواقم البحرية لحين إعداد اللازم منها. وفي سنة 2002 تم السماح الشركات الاستثمارية الوطنية لشراء السفن، فإنضمت طبقا الهذا القانون 43 سفينة من بينها 18 سفينة حاويات و 14 ناقلة بترول.

وفي فبراير سنة 2003 تم وضع قانون هيئات الموانى، ويعويجيه إنتقل الإشراف على إدارة المواني من المكومة المركزية إلى هيئات المواني. وفي سنة 2004 أدغلت وزارة الشئون البحرية والمسايد MOMAF مبادرة لتمكين الشركات الاستثمارية الخاصة من الإستثمار في تطوير وتعديث المواني، فقامت هذه الشركات الاستثمارية بإنشاء ثلاث أرمنفة في ميناء Pusan ورصيف متعدد الأغراض في مبناء Gwang Yang .

هذا وتقوم الوزارة بتنظيم سياسات أخرى لجذب وتشجيم المستثمرين الأجانب لزيادة استثماراتهم هي مجالات النقل البحري والمواني، وخاصة في مجال بناء السفن، التي أصبحت تنافس صناعة بناء السفن في أوروبا، فصارت كوريا الجنوبية تستموذ على 36% من طلبات بناء السفن في العالم بلغت حمولاتها 261.6 مليون طن DWT في مقابل 32% لليابان و21% للصين. كما تقدمت

صناعة بناء السفن في كوريا الجنوبية وأصبم في إمكانها بناء السفل عالية القيمة، وكان الهدف من هذه السياسات إلغاء الأسأليب القديمة للإنطواء وفتح البلاد التجارة الدولية. وتطمح وزارة الشئون البحرية وللصايد في تحريل كوريا المجنوبية إلى قوة بحرية عُظمى وتحويل موانيها الرئيسية من مُجِرد موانى لعيور البضائع Transit Ports إلى مراكز تجارة دواية. كما تطمح الحكومة الكورية الإستفادة من الموقع الجغرافي للبلاد، بإعتبارها في قلب شمال شرق أسيا وفي مركز شبكة

الدول التجارية العالمية كاليابان والصين اللتان تُعتبران ضمن الماكينات الإقتصادية في العالم. ولا تكتفي كوريا الجنوبية بأن تلعب دور الوسيط في حركة النجارة الدولية، ولكنها تسعى لتكون غمن الماكينات الاقتصادية في المنطقة لهذا فإنها تهتم بتنمية صناعاتها واقتصادياتهاء وتقرم وزارة الشئون البحرية والمصايد بعقد عدة لقاءات مع نظرائها في اليابان والصبين لتأكيد التعاون معهما وليس التنافس بينهاء

والوزارة لديها مشاريع أخرى هامة تخص عُمَّال المُوالي، فأصدرت قانون العمل في الموانى في ديسمبر سناً 2005 لتشجيم نقابات عمال المواني ليكونوا عُمالاً تظاميين في شركات تداول البضائع في المواني، مع تبسيط القواعد الخاصة بتشفيل العمال الكوريين في شركات تداول البضائع في المواني، مع تبسيط القواعد الخاصة بتشغيل العمال الكوريين في شركات تداول البضائم الأجنبية التى تستثمر أموالها وتمارس عملها في المواني الكورية.

كما إهتمت الوزارة بإدخال نظام التمكم الإلكتروثي وتقنية المعلومات في المواني الكورية لمتابعة سبير البضائع والعاويات والسفن في موانيها.

كما تهتم الوزارة أيضاً بزيادة الوعي لدى أقراد الشعب الكورى للمحافظة على، نظافة البيئة البحرية للإستفادة مما تستفرجه سفن الصيد من الأسماك والصوانات البحرية من المياه المحيطة بالبلاد حرصاً على صحة المواطنين وتبسيرا لتصديرها للدول الأخرىء

MOMAF, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries







بقلم/ سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

أولاً ، خطوات تمهيدية (Strategic Planning)

عنى التفطيط الإستراتيجي. عملية تحديد كيف يمكن المشروع أن يفيد إلى أقمس حد ممكن

ه بينما يعني التضليط التقليدي (المعناد) التركيز على الإفادة بدرجة قصوى من الموارد المالية سوقاً يسيطر على مقاليدها البانعين بغرض شروطهم (الموظفين ... ورأس المال ... وسجموعة العملاء).

ه ومن ثم فالتفطيط الإستراتيجي بتركز على الوسائل التي يمكن من خلالها تغيير الآليات لتأخة والكامنة للمشروع لاحراز مزيد من النجاع في المستقبل. **ثانياً: أهمية التُضَرية والتطبيق في استراتيجيات التسويق:**

* أساطيل السقن على إحتلاف طراراتها وأنواعها وأجيالها هي وسائل نقل وتبادل مشحوبات السلع والبضائع و لبشر والأفكار التي هي من ضعن أهم أدوات المضارة والتجارة.

ء وقد تأسست عولة القدمات وإستراتيجيات تسويقها نتيجة لعولة إقتصمادات الإنتاج واقتصادات الاستهلاك ،، ومراكز الإنتاج والتوزيم الخدمات اللوجستية.

ه كما أن بروز وظائف وعمليات الثقل الدولي متعدد الوسائط (Modes) ومتعدد الوسائل (Means) وإنتشارها بسرعة في أنجاء كثيرة من الكرة الأرضية إلى إزدياد العاجة إلى تنظيم ردعم سلسئة الإمداد ومعهم بحسورة متوازية ومتزامنة سلسلة الخدمات اللوجستية (Logistics

(Supply Chain ه وكان من لمُحفَرَات الهامة في هذا السياق نشره التكتارت الإقتمادية على المستويات الإقليمية والقارية والدرلية. وكذلك التحالقات ما مِين أساطيل التقل البحري وتكامل الموانيّ، وإندماج الشركات

العاملة في مجال الغدمات وتشابك المسالح والأهداف ما بين الشاحنين والناقلين والمستوربير ه ويفصل هذه التحورات والتغيرات صارت الأسواق المستهلكة للخدمات وفي مقدمتها أسواق مناعة الاقل البعرى ومعها الطاقات الإنتاجية لضدمات الموانئ وأعماقها الإستراتيجية

(Hinter Lands) تُبنى إستراتيهياتها على ركائز من التخطيط العولى. ه وتعد أسواق الخدمات البحرية أسواق تنافسية من الطراز الأول لكبر أعداد السف العاملة في هذا المجال وضَحَامة حجوم السلم والبِضَائم المُنقولة والمتداولة، لذلك فإنَّ مثلث ميزاتها التناف

تتكون أضادعه من الجودة عالية السترى والأسعار المعقولة وإختصار الوقت ه ووفق هذه الإعتبارات فقد صارت شبكة / سلسلة الإمداد بالقدمات اللوجستية سلسلة كوكبية الوسائل والأسواق والآليات (Global Supply Chain) بحيث مسار العالم على إمتداده

رإنساعه وكاته قرية الوجستية (Logistics Village) كما مسارت المنتجات السلعية والمنتجات الخدمية وجهين متكاملين لعملة واحدة « من الآثار الواضعة العولة الإقتصادية والتجارية بيعديها المطعى والقدمي أن النقل البحرى

أصبح أكثر من أي وقت مضى أوثق تشابكا والتعاماً بسائر وسائل النقل الأخرى لكنه مع ذلك بقى أهم مصور النقل الدولية قاطبة. ه وبعد أن كانت حلقاتها في الماضي غير متراصلة غدت مع هذه العرلة ورفق استراتيجية النقل

من الباب قباب (From door to door) التي ألفت القواصل في المساقات والزمن .. ويحدت فاتورة تكاليف غدمات النقل ه وصارت سلسلة الإمداد اللرجستي على تعدد خلقاتها تخضع لإدارة مركزية واحدة برغم أن

مراحل عملياتها تتم في مناطق متنوعة أو في دول متعددة. وأدى التنسيق المحكم والمنضبط في إدارة سلسلة الأمداد اللوجستيات (Logistics Supply chain) إلى اختصار الوقت للعثرش، المهلة (Lead time) وهو الوقت الذي يمتد ما بين نشوه العاجة إلى المواد الشام / مكونات الإنتاج / منتجات تامة الصنع ورقت تسليمها. » وفي هذا الصند فإن هذا لوقت المعترض في غيمات النقل البحري قد يكون الوقت المعترض لورد

المدمة (Supplier's Lead time) وقد يكون الرقت المترض المشترى (Buyer's Lead time) وفق المواقف المُختَفَة الرَّطْرَف الضالعة في صناعة وتجارة خدمات التقلُّ البحري. ء ولإيضاح ذلك تورد هذا المثال التطبيقي هب أن سَعَينة كان من المقرر وصولها إلى ميناء الشحن في

اليوم العاشر من الشهر لكنها تخلفت عن هذا لليقات سبعة أيام مع أن الشاحن كان قد تأهب فعلاً لشمن البضائع في يوم وصول السفينة فإن السفينة (مورد الفدمة النقلية) تكون قد تنتشرت عن توريد لفدمة سبعة أيام ويكون هذا الوقت باشلاً في حساب (Supplier's Lead time).

 وعلى العكس من ذلك. سمفترض أن ذات السفينة حين وصلت إلى ميناء إلهراغ شجنتها رتبين أن بأمهزتها / أوناشها عطم ورعب قبطامها عن إصلاح ما بها من أعطال ثم تراَّحي في التعاون مع الجهد المُعتصة لإنهاء إجراءات مباشرة توريد خدمة الصيانة أو الإصلاح وإستغرقت هذه لإجراءً الإدارية خمسة أيام فإن هذا الوقت المفترض يحسب على أساس أنه قد تسبب فيه الشترى (Buyes's Lead time) ويطلق على هذا الرات المفترض (Buyes's Lead time)

« وقد أحدثت ألمولة الإقتصادية ثورة في صناعة النقل البحري وخدماته وإعتمدت من ثم تنفقات البادلات التجارية مكتافة على الخدمات المطورة على نحو هائل للنقل البحرى والتقليات الأخرى Logistics chain) التي مست بيئة إقتصادية عملية جنيدة.

ه وتعد خدمات النقل البحرى صناعة بالغة العداثة متشابكة التركيب تتراوح المواقف في توازاناتها النسبية على نحو دائم دون ثبات أو استقرار فمأحياناً تصمع (Supplier's market) راحيانا تسمى سربةا بهيمن على تصاريفها الشترون بإملاء شروطهم Buyer's)

(market ومقا لوفرة أو شبع الخيمات وفق قانون العروض والمطلوب. » وتقوم أسواق صناعة المُدِّمات اللوچستية على ما صار يعرف بإقتصاد المعرفة (Brain intensive economy) كما تقيم أيضاً على كثافة المعينات التكنولوجية المستخدمة (technology intensive industry) كما تعتمد كذاك على ربوس أموال ضخمة (capital intensive business). وليس بمقدور أي إقتصاد أن لا يضعها على رأس

ه وتشير اتجاهات التطور الدائم والمتلاحق على مستوى خدمات اللقل البحري أن هذه الصناعة التي تتسع مجالاتها وطأقاتها الإنتاجية باطراد بأن مراكز عالمية كبرى وتكثلات متعدة الجنسيات بأمكانات ديناصورية سوف تبسط سيطرتها على جميع آليات هذا الإقتصاد

الرجستي المتكاثر مثل الستعمرات القطرية و في أحوال كثيرة استطاعت دول بحرية أن تزيد من إسهامات صناعة الخدمات النقلية البحرية وخدمات الموانئ في الناتج القومي وفي موازين التجارة الغارجية وفي موازين المدفوهات. وقد أدى ذلك إلى تتويم مصادر الدخول وتوفير شبكة أمان ضد الخاطر التي قد تتعرض لها بعض

القطاعات الإقتصادية الأخرى من ركود أو كساد. * ومن المؤكد أن أبرز الأشياء ثباتاً في ميانين صناعة خدمات النقل البحري هي المتغيرات التي تحكم تفاعلاتها وطبيعة علاقاتها مع مجالات الإقتصادات العالية الأخرى.

و واستناداً على خيرات وتجارب الأنشطة التسويقية للخدمات والجهود المستمرة للوصول بزيادتها وتوسعها إلى المدود القصوي فإنه غالباً ما تحدد الأهداف الأساسية للمشروع المنتج لَخَدَمَاتَ أَغْرَاضُهُ ٱلرَّئِيسَةَ – هذه الأهداف يمكن تلخيصِها في النقاط الثماني الثالية:

. Market Standing حالة السوق - 1

2 - الأفكار والأساليب الجبيدة Innovation. 2 - مستوى الإنتاجية (غير الإنتاج) Productivity

4 - الوارد الثانية وللامية Physical and financial Resources - الموارد الثانية وللامية

5 - إدارة العمل والتطوير Management of Performance Development 6 - موقف الأداء التسويقي Marketing Performance attitude.

. Business Profitability النشاط – " 8 - السؤلية تماه العملاء Responsibility toward clientele.

ه أنه من الأرفوب فيه لأسباب جوهرية الإعتماد في تجارة الخدمات البحرية على المشترين ذوي الطلب الكبير مثل المطوط الملاحية الضخمة والتكتلات التجارية العملاقة لما في ذلك من توافي شروط إقتصادات الواورات الضخمة (Economics of Scale) التي تؤدى إلى رخص التكاليف للمنتج ورخص الأسعار لستهلكي الخدمات

ه لقد حدثت إنقائيات تطويرية وتسويقية فيمًا يتطق بأهميات الموانئ البحرية على مستوى العالم، مما جعل الموامئ تبرح مكانتها برعتبارها نقاط الإرتكاز الأولى في الأهمية لتشاركها في ذلك نقاط أرتكار أخرى تتساوى أوزانها السبية في موازين الخدمات اللوجستية.

* وثمة عوامل أخرى جات مع ثورة اللوجستيات في حقبة العولة وهي أنَّ أساطيل السفن العملة في شبكات النقل الدرلي ومعها شركات الخدمات اللوجيسية العملاقة أضحت منهمكة في سباقات حامية الوطيس إبتغاء مدرعة الوصول إلى منابع ومصادر التدفقات النجارية الدولية حيث أنه من طاحية العملية فإن أساطيل السفن تعمل في هدمة التحارة الدولية والموانئ تقوم بخدمة الأساهين وبذء علي ذك قإن الشركات الوردة للخدمات اللوجستية عبر العالم مهامها الأساسية هي القيام بخدمة هذه الأضلاع الثلاثة التي يقوم عليها إستمرار وتطور واردهار الإقتصادات الدولية

ه وعلى ذلك فإن الواتئ المحورية بمختلف أجيالها ومستويات تقدمها هي بالأهرى موانئ ذات فعاليات لووستية من الناحية الخدمية بدرجة عالية. هذه المرانئ المجورية باتت في الصفوف الأولى لمنتجى الخدمات اللوجستية كما باتت هي المعيار المولى الذي تقاس عليه مديات تقدم ما دونها من المواثي،

ه وهكذا فإن الموانئ حينما تعزز من قدراتها وطاقاتها الإنتاجية والتسويقية والبيعية عإنها تكون قد مسجلت نفسها بالبرّات التنافسية وعوامل الجنب التجاري في الأسواق العالمية وشعوات إلى مركر أفضائية عالمية.

» الأمر الأخر وثبق الصلة بهذا الموضوع أن التوسع في إنتاج وطلب الخدمات اللوچستية أقتضى تكاثر الشركات مقدمة اللوچستيات في الأسواق الدولية وانقسامها إلى معايير ثلاثة الأول هم ليما بات يعرف في مجالات التجارة النواية بسلسلة اللوجستيات المتكاملة (Integrated للمددون الأساسمين Main Providers والثاني موبرين من البائطن Sub-providers وموردون من باطن الباطن Sub-Sub-Providers



وفي هذا الإطار بمكن تحديد العوامن لحاكمة الثالية

الستويات المعلية والقومية والدولية.

من حيث أمنها وشذفيتها للمستخدمين.

وتطبيقت للعثومات

المعلومات الإلكثروبية.

المتدخل انطمها وتعبيقها.

الهِثَانَتَيَةَ النَّقَلِيدِيةَ - وهلى ذلك فإنه بتحتم أن يتوافر الأتى:

أمن وشعافية المعلومات ونظامها وتطبيقاتها في البيئة الرقمية.

ولأننا أسبعنا نعيش في عالم أكثر تطوراً عن ذي قبل للأسباب التالية.

وغصوصية وتواير البيانات واللطومات لستحتميها.

ثانيها النزحم وتشابك تكنوبوجيا للعلومات والاتصالات

وللتظمان واللنشأت والأفراد على عد سواء

في الحياة المدنية والثقافية للمواطن العادي.

رابعهما زيادة الزمركزية في وظائف الماسنان والاتصالات،

بادئ ذى بدء نقول أن أمن وشفاهية وتطبيقات وخدمات الحكومة الالكترونية نتعظى باهتمام متزايد من قبل مصميمها ومنصديها حتى يمكن حفظ سرية البيانات وسلامتها وتوافرها بدرجة عالية من الثقة والمصداقية بمعنى أنه لابد أن تتوافر درجة أمان عائية بالنسبة للبيانات الرقمية المحملة على شبكات الكمبيوتروعلي وجه خاص بشبكات الانترنيت الخاصة بالمسالح والهيئات الحكومية والشركات الخاصة والعامة وشبكات المعلومات العريضة wide Araa وما يمثلها من شبكات الأكسترانت والانترنيت.

ولكي تعرف أهمية تأسي المفرمات الالكترونية - فإسا يجب أن تلقى ومن الملاحظ أن إستخدام التكوليجيات المتقدمة في المستاعة أمسمت سارة عامة على أمن كل من الحكومة الالكتروبية - رأسن المطومات عنصراً ناجحاً في تنفيذ أساليب ومتطلبات السلامة الملاحية بالنسبة وشد فية هذه المعلوبات ومعابير الأمن الواجمة تطبيقاً وتشافيراً - وإن الدوائي البحرية - كما أنها تعمل على تسهيل الأداء الأمن الذقل تلقى تنفرة على الجرائم اللطوماتية.

ومما هو جدير بالذكر أن الهدف من أي برنامج لحماية أي منظمة أو أ- زيادة إستشام وفعالية الماسبات الآتية - وتسهيلات الاتصال منشاة هو تقليل للفاطر التي قد تؤثر على تواقر المطومات وسريتها - وشبكات العاسبات والاتصالات والبيانان والمطومات التي تغزز وسلامتها ولو يقدر معقول

ويتضمن أي مرنامج الأمن الطومات على الأنطواء الأول في تعليل وتعالج وتسترجع وترسل بواسطتها متضمنة البرامج والمواصفات المُخَاطِر والثَّاتِي فِي إدارة المَخَاطِر. 2- الطنبع العالى لنظم وتطبيقات للعلومات وإنتشارها على جميع ونشرح العنصر الأول وهو تعليل اللفاطر، فنقول عند تحليل المفاطر

يرامي مستودع البيانات والمطومات لكل النظم المتوافرة في المنظمة - ويوافر كل تظام من نظم المطومات قيمة خامعة المنشأة. 3- نتيجة لزيادة دور نظم وتطبيقات المعلومات المتزايد الأهمية أما المتصر الثائي وهو إدارة المقاطر: فهو يتضمن أساليب الرقابة والاعتماد المتدمى طيها في الاقتصاد والتجارة والإدارة واقتطيم أي

في جميع أوجه الحياة الاجتماعية والثقافية والسياسية فقد أدى ذقك ومقاييس الأمن التي تظل تعرض المنشاة لأي مفاطرة إلى مذل جهود خاصة لضمان الثقة والمصداقية لهذه النظم والتطبيقات ومن المهم الإشارة إلى أن إدارة المطهمات هي إدارية في المقام الأول هيث يترصل فيها توازن قيمة المطهمات الخاصة بالنظمة من جهة

وتكلفة الأفراد والقابيس الإدارية والتكنواوهيا منجهة أخرى 4- للبيات والمعلومات المشورفرة في مظم وتطبيقت المعلومات أما عن الأشرار التي قد تحدث نتيجة قصور أمن للطوبات فهي قد الالكترونية مزاية بصافية تجعلها مختلفة ومتميرة عن النظم الورقية أو تَوْيَى إِلَى خَسَارَة مِبَاشِرَة تَعَوِيهِ بِالْمُمِرِرِ كَى النِّمِسَةَ أَوَ الْمُظْمِةُ وَطَيِّ سبيل الثال تتمثل المسارة الباشرة في المسالح أو الأجهزة المكرمية أ- ضرورة تواجد طرق ملائمة لزيادة الرعى بالمفاطر المديطة بنظم

طى المالجات لمعطات العمل كالجامعات والأقراص والأشرطة وأجهزة الإتممالات والبرامج للسجلة على الأجهزة وبرمجيات التطبيقات صرورة أن يكون هناك توجيهات ومعايير وأساليب مقننة لمماية والتوثيق للتضمنة للواصفات وأدلة الإستخدام وإجراخت التشغيل والقوى العاملة للشتملة على الشغلين والعاملين القنين والمساندين ج- ضرورة أن توضع الإجراءات الماسية التي تحرم المعاس بسرية النظام والمستخدمين إلى جانب البيئة الطبيعية المتضمنة حجرات الماسيات والإتصالات وأجهزة التكيف وعلى الرغم من أن المسارة د- ضرورة وضع مقابيس وإجراءات تعكس المبادئ التي شفس أمن الباشرة قد تشكل نسبة صغيرة من الفسارة الكلية إلا أن الإستثمار الكامل في تطوير النظام يعتبر جوهريا

وهنا لابد أن نذكر أن الإدارة نفسها تحتاج إلى التأسين الإلكتروني أولها. انتشار العاسبات الآلية وتشعبها وإنتشارها في كل أوجه حيث أنها هي التي تحتفظ مجميع ما يغمن السنَّفِيمين ونحُمن بالذكر وطيفتها في ضرورة حفظ كل ما يقص أي مستخدم في الخدمة أو ثالثهما. تواهس أعظم لتكتولوجها الماسيات والاتصالات والتشغيل ترك القدمة أو تعديد ما يقص أي مستخدم بعد الترقية أو نظه من مكان إلى مكان أخر،

أسِه أَسَّ أَقَادَ الْمُؤْهِسَةُ أَوَ الْمُقَلِّمَةُ ؛ فَإِنْ أَمْمِيةٌ تَامِنَ الْمُقْرِمَاتِ الْإِنْكَتِرِونِيّة خامسهما نمو استخدام الماسيات إلى المدى الذي يعتبر كل فرد يجب أن يصل إلى تأدين أقراد اللهسمة حيث أنه يؤدي إلى تظيل مقاطر الأخطاء البشرية كالسرقات أو الإغتلاسات أو سوء إستقدام مستقدماً فعلياً للبيكات العلومات والاتصالات وخاصة في الدول السهيلات لذاك قدن اللهم الثاكيد على أن كل الستخدمين يجب أن ومن المهم أن نقول أن العالم المعامس يتجه بخطى حثيثة ومتاتية نحو يكونوا ملمين بمخاطر وقضايا أمن الطومات كما أنه يمكنهم مساندة ساسان أمن للاسبية. مجتمع الطومات لذي يتسم بأنه مجتمع لا حدود له غير متأثر بالممافة

أوالوقت – كما نعتبر إقتصاديات وسياسات ومحتممات اليوم مينية كذاك لابد من التلكيد على أن صحة وأمن تسهيلات معالجة للطومات عالميا أمَّل على الينية الأساسية المغرافية والطبيعية عما كانت عليه في والتي تتمثَّل في الأتي الماشسي وصارت حالياً تعتمد بزيادة مطردة على البنية الأساسية انظم أ- تقليل مخاطر فشال النظم وتوقفها.

وتطبيقات المعلومات في البنية الرقبية التي أصبحت تغيد الحكومات ب- حماية سلامة البرمجيات وللعلومات. ج- مسانة وحفظ سلامة وتوافر المطومات وقد عمارت هذه النظم والتطبيقات المعلوماتية تمثل جازءاً مكملاً لـ- تاكيد حماية السية الأساسية.

والمستودعات

رأساسياً الأنشطة الأمن والإدارة والتجارة والتمويل - وعلى هذا هـ- تتكيد حماية الملومات في الشبكان الخامعة الكبيرة. الأسماس صمارت هذه النظم والتطبيقات الرسمية تستخدم في أداء و- منع تحطم أو إثلاف الأمبول الغاصة بنظام المطومات كلير من الخدمات والأنشطة المكومية من خلال المكومات الالكترونية ز- السل على عدم ضمياع المعلومات وتعميلها أولاً بثول. والتعليم الانيكتروني - وأن تقدم إستحدامات تطبيقات وخدمات نظم ح- حماية الأجهزة من البرمجيات المسابة بديروسات المعلومات يؤدي إلى الوبصول الأعظم للموارد والخبرة والتعليم والشاركة ط- تسجيل ومسانة سجلات المستخدمين وكذك إستخدامات الموارد

ي- إدارة شبكات المعلومات وتقابل المفاطر الناجمة عمها. ان- تداول وسائل أو وسائط للعومات وثاكيد أمنها. ل- تبادل المطومات والبرمجيات مع الأطراف الأشرى.

ون المهم أيضاً وضع نظام العقويات والهزامات على مستقدمي أجهزة الكمبيوبر لحماية كافة الأطراف المستغدمة للأجهزة الالكتروبية حيث أنه من الأهمية بمكان المقاظ على توافر البيانات المحمنة على الأجهرة من حيث سريتها و خصرصيتها في مواجهة أي هجمات تعرضها الفشل أو الاتلاف - ومن أمثلة هذه الهجمات التي تعطل بظم الملهمات الفيروسات Viruse أو Words التي قد تؤدى إلى تبديل البيانات أو الوصول غير القانوني أو الاحتيال أو غدا ع الماسب الألي أو إعادة استنساخ البرمجيات بأساوب غير معتمد - والتناب على هذه المقاطر قد تختار المؤسسة أنواع أر أساليب للتعرف على ومعقها - هذا ويرجد اتقاق دولى على أساس المدور المطاوب لمجابهة الأخطار والأغمران التي ترتبط بأمن نظم المطومات من خلال القوامين الجنائية والمدنية الذي نسبها الجهات التُشريعية في دول العالم وينعكس ذلك بالطبع على تطوير القوامين والتشريعات الرثبطة بحماية البينات والعد من جرشم

الأسوأ أو تلك التي تقلن وتلطف من حطورة الأداد، وتحدد ثبات الطرف المختص نوع البيانات المُتأثرة (كما في حال بيانات الأمن القومي أو البيانات الطبية) مدى الضرر الناجم والمدى الذي يتعدى فيه الطرف المتضمن الاعتماد المبتوح له.

وتتمثل العقبيات الإدارية المرتبطة مالانتهاكات أو الإعتدامت على أمن الماومات على القرامات التي تقرضها المؤسسة أو الهمهار الإداري المقتص التي تعتبرها كثير من الدول كافية إلى حد ما في مجال حماية البيانات - هذا إلى جانب الأنواع الأخرى من العقوبات المرتبطة بمقابيس الانضباط أر العقربات الدنية اللغالفة

بتوجيهات أمن وشفافية العلومات في ظل المكومة الالكترونية والتوسم الكسر هم استضام تطبيقات وغيمات نظم للطومات الالكترونية المحملة على جميع أنواع شنكات للعلومات سواء كاثت الشبكات المطية أو شبكات الانتربيَّت أنَّ شبكات الاكسترانت أو شبكة المجال العريض التي تعتمد يعضمها على بعض وقابئيتها للتعرض للأضوار المختلفة وحاجتها لبناء الثقة فيها - وقد أدى كل ذلك إلى تعظيم موضوع أمن للطومات ونظمها في البيئات الرقمية.

تطبيقاتها وتطويعها ليرامج سجلات المكومات الالكثروبية - كما يجب تدعيم القبرة واللزاولة الأحسن في نظم المعليمات من خلال تطوير التوجيهات والمعابير الفنية على نطاق واسم والاستعانة سما هو متطور

كما يجب تنظيم حملات عامة لنشر الرعى بهدف تحسين معرفة الجمهور لثقهم أهمية أمن للطومات وحقوق الملكية الفردية وحماية اليرمجيات كما أنه يحب العمل على تعزيز المبادرات التي تضمن التوازن العامل بين حقوق الملكية الفكرية ومصالح مستخدمي المعومات في مجال

أبرمحيات والنجارة الالكترونية وكذلك للحكومة الالكثروبية. كما أنه يجب العمل على تحديد وتخفيض المحاطر والمستواية القانونية المنصلة بعشل أمن المطومات وما يرتبط بها من جزاءات وعقويات إدارية

وفي نفس الوقت يمكن التعرف عنى كثير من المطومات التي تتفاقم نمي

وأحيراً وليس اخراً فإن أهمية تأمين للطومات الالكثرونية ترتبد

وفي هذا المجال فإن الأمر يتطلب تطوير سياسة أمن المطومات متشجيع

وجنائية ترتبط بسوه الاستخدام أو تعمد الضرر، .. وبعد فإني أرجو أن أكون قد القيت الضوء على أهمية تأمين للعلومات الالكترونية بقدر الإمكان بحيث يكون هذا التأمين في حيود القابون وفي نفس الرقت حماية نظام العمل بالهيئات والمؤسسات ...

الدور الخفى نشركات الملاحة البحرية

الجرءالثاني

بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر -المحامى بالنقض والدستورية العليا - عضو إنحاد المحامين العرب



لعل البعض الذى يتانع ما سبق أن تناولنا مسوف يتسأل عن أهمية مخاطبة الشركا للشركات وليس الأفراد. ومن جهة أخرى عن هذا الدور وأهميته هى الجهال القانوني والعملى ويبادر البعض بالقول بأن الدراسات في الخارج اختناول تلك الزويمة وتستمر في مخاطبة مالك السفينة والستاجر والشفل وغيرها من المصالحات البحرية التي نعرفها وترسخت في الأخفان والعاجم الدولية، تلك الأمور هي التي أمنت علينا المصالحات الترفيق من التي ما المتحالية التي تعلينا المتحالية المتحالية المتحالية المتحالية التي المتحالية التي المتحالية التي المتحالية التي المتحالية المتحالية التي المتحالية التي بالتي الا تعرف الثانيات الا تعرف الأعلانات الكبياة أن التوري على المتحالية التي بالتي الا تعرف على أهمية توضيح دور التوجه نحو مخاطبة الشركات وليس الأفراد وبالتالي الاعتراف بان دور مالك السفينة الفرد قد اندثر وأن الكيان كشركة فو

في مجال تمويل السفن:

فإن البنول في الأوثة الأغيرة، وفي كثير من أقطار العالم تضب أن يرفق بمستندات القرض بصمورة نمطية من ثلاثة إلى أربعة تقييمات يقوم بها سماسرة من فوى الغيرة في مجال بيع وشرء السفار ومع توسع وتطور هذا النشاط يقدم للبنوك

وللآك لسفن الوضوح الكافى القابل للتفسير. ويرى البعض وإنشاء صندوق تصويلى تسهم فيه جميع الشركات والوكالات الملاحية ومينة قناة السويس والبنوك والأرصدة المتراكبة للتلمينات الاجتماعية يسمى صمندوق

تعويل تكوين أسطول بحرى تجارى مصرى يدار بأساليب التصادية غير حكومية». على أن الشكلة الطليلة في تمويل السفن مي **ضعان سداد**.

الأفروش الذي مازال يضتم على بمن السابق قبل الله: 33 التاليخ الدين عادل يوستم على بمن السابق قبل الله: 33 المناس المائية الله الله: 34 المناس المائية الله إلى المائية الله إلى المائية المناس المائية الله إلى المائية المناس المائية المناس المائية المناس المائية المناس المائية المناس المائية المناس المنا

معنوي استقتل قادر على الشمان برأسمائا.
براسمائا.
برماس تعريم المتركة سواء أراضي أو مناطق تخزين أر برماس قائم بالإضافة إلى سعن أشرى الملياة للتركة ويعيدا عرر السعن المستجرة في عقد الرون عن الذي يعدد الإطار التشريعي للشركة بإعتبارها شخص يعدد الإطار التشريعي للشركة بإعتبارها شخص ليعدد الإطار التشريعي للشركة بإعتبارها شخص

فَى مَجَالُ الْحَجِرُ عَلَى الْسَفَنَ: لا ثنك أن من يلجأ إلى المجز على السفن منفه الأول مو

المصرل على ستطاقة، وطالباً إلى المهتر على السلعة المصر على السلعة المصرة على السلعة المستطاقة، وطالباً إلى المتحدث الفرير على السالسنة يوضا يقرم بالسدات الفرير على المالسنات السدات المستطار مالسرات المستوالة المستوارة الشار المستوالة المستوارة مسالس المستوالة المست

هي مجال التقاضي :

في ظل أل أوضع العالم فإنّ الذي يقوم برض دعري يقوم يغم أكثر من ممثلة أمركة اللاحة بمشئلة مادائلة السعية مستأخور في مستأخور في مستأخور في المنتج بعدم المستأخور في مستأخور في مستأخور في المستحت جميعها ، في ماالة بأرام العربي خطا بعدم تضميع تأكل المستحت جميعها ، الذات في مستأخرة المسترحة ألى المستخدمة بإنهى بالمستحرورية ألى يعديد المستخد بإمتيارها السراية من اللطنا الذي هدف مسابا ، كانت مالكة السفية أن مجهزة أن مستأجرة أو مشاطة.

مستحقات العمالة البحرية،

إن خالياة العامل الشريح التي يُعدل فيها يقضى على على الربطة العامدة والشركا التي تعدل فيها يقتص على على الربطة العامدة والشدة والمستوال العامل أمال السيعة على المستوال العامل أمالك السفينة) من التضييات الاجتماعية، والثاني المصمى المستوى يكن شريح المستوى يكن شريح المستوى المستو

هخمماالليب الأول في الأطباق المروحية

- أن ذاك على سبيل المثال لا الحمس وبالتالي فإن التصور

الجديد الذي هو مستمد من قرارات وزارية وواقع عملي يؤدي

في النهاية إلى إنشاء كيانات مستقلة لها شخصية عثبارية

مستقلة وأنشطة تخدم الاستثمارات المطلوبة في مجال النقل

فيرى البعض - بحق - أن الشركات الملاحبة بمكتها أن

تقدم اليرم حزمة واحدة شناملة لجميع الخدمات للإدارة سلسلة

الإمداد إلى عملاتها وتقديم فلسفتها الأساسية بتوفير خدمة

تتوافق مع سلسلة الإمداد الخاصة بالعميل (لشاحن)، وعلى

شركات الللامة أن تساير هذه التغيرات العدبثة وإلا فإنها

سوف تخاطر بفقدان قدراتها التنافسية على مستوى العرالة،

وقد هجر عمل الشخص الطبيعي للعمل كمالك

تسطينة أو مجهز ثها أو مشغل وبالتاثي فإنه يجب

إعادة النظر إلى تقسيم جديد للقانون البحرى

اقاه برئاس بطو بالدة الإجار الإجار

إقدام الإتحداد المصدري للرماية برئاسة اللواء طيار/ منير ثابت بطولة ندادي الصديد المصدري بالدقي للرماية على الأطباق ذات الأجنحة (الإلكتروسيل) التي تعد أحدث أنواع الرماية في العالم.

اللواء/ معمد الديب بطولة تحتّ ظروف جرية غير عانية من حيث الأمطار وشدة

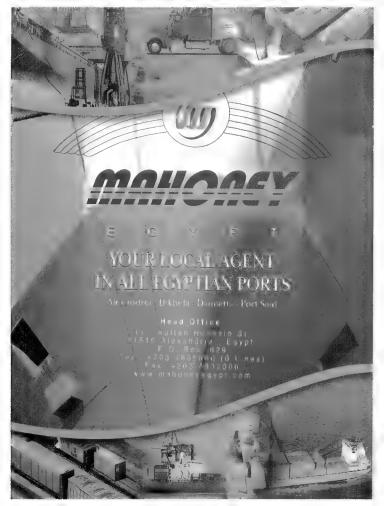
الرياح ويحمد الله نجمت البطولة وفاز بدرع البطولة من الرواد الرامي ملخضرم اللواء؟ معمد الديب رامي غادى مصيد الإسكندرية - كما فاز بالمركز الأول فرق – فريق نادى صيد الدقي (أ) تاته فريق نادى صيد «لإسكندرة والثالث فريق نادى صيد الدقي (ب).

كما فاز ببطولة الفردى الزامي/ هشام عزيز من نادى صيد النقى وفاز ببطولة الناشئين الرامي / يوسف محمد صلاح من نادى صيد الإسكندرية.

وقد شارك في البطولة 75 رامياً يمثلون أندية صيد اللقى وصيد الإستخدية والشمس وللمادى ووادى النطرون وأشرف على المباراه الدكتور/ أحمد مرسى والرامى/ برج أنترانيك من نادى صيد أسكندرية.

معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر ديسمبر 2006)

۱	التحكيم	AM	لتقييم	طرق ا		مثهبط رض الإقراج				البيان	
		التظلمات	أشري	مائية أولى	إجدالي	صاحب الشتن	جهات العرش	الدمال الجمركي	البيانات الجمركية		
	-	1	8	426	59.75 Islan	38.92 ساعة	19.57 ich	1.26 ساعة	434	البركز فلمعور	
۱	6	21	2635	9603	Na. 3.52	_{pte} 1 33	1.21 يوم	0.98 يوم	12238	الإدارات الركرية التابعة	
Ш											





مراسم توقيج بروتوكول التعاون العلمى ب معمد النقل الدولى واللوچستيات ممة العربمة للعلوم والتكنولوچيا والنق

و شعبة خدمات النقل الدولى الفرفة التجارية المصرية

تمني شعية عندات النقال الأولي بالإسانية القسارة القشركة الأعصالة القشركة الأعصالة القضية المستوركة والساعدة هي أسالية القساركة الأجمال والدراسات وقتليم الأرسان وحيد الأحضاء على التوسية على التوسية على التوسية على التوسية على التوسية من المتحدث ا





هل هذا التحر ارتبطت الشمة بالكاديسة بالديد من الشريعات التاجهة وبدنها إعداد مناهج مشروع مبارك – كول لتطبع الثنائي بإنشاء امسل قلد وعلى من المصف الأول إلى الثالث الثانوي مشروع ترجمة ومراجهة مستندات اللبتا من اللهة الانجليزية إلى اللهة العربية وقسمي الكاديمية العربية العليم والتكواريجيا والنقل البدري (معهد النقل الديلي واعلنا الموسيقات التقلق المسلمة المناقبة المسلمة المناقبة المناقبة على دعم وتطوير مساحة التشاف الولية العالم المالية المواردية المواردية من التماون على النهوض بالمستوى العلمي والذي تحديث المرقبة الإنتانيات والقواعد الدولية العديدة بالمستوى العلمي والذي تحديث المرقبة الإنتانيات والقواعد الدولية العديدة بالمستوى العلمي الحالمة في الشعرة بالإنتانيات والقواعد الدولية العديدة

فقد تم توقيع بروتوكرل التعاون العلمي بين معهد النقل الدولى واللوجستيات وقد مثلها السيد المكتور احمد عبد المنصف عميد المهيد والسيد اللواء مازن فنيم رئيس الشمية بمثل الاكانيمية بميامي، وقد حضر توقيع المقد الريان! معاطف مربعي والمكتور/ فاروق مثلي واللواء بحريرا/ معالج عبد الواحد والاستاذة نازلي والمكتار محمد توايق واللواء بحري عاصم السيد أحمد والاستاذة نازلي معاشفي مناصبة المثاني والميتارة منازلي مصطفي من مدين القاضى والمؤسس المناسبة المعاشفي مصطفي من مدين ومثنوية شركات الشحن الدولي. وقام السادة المضور بؤيارة معهد انظل الدولي والمتوستيات حيث إنتهت بعدها الراسم،





يمر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ مسبتمبس ٢٠٠٦.

♦ الوصف العام:

تبلغ مساحة المستودع ، ۸۲۷ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.

♦ يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربالية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.

♦ موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كويري القيارى _ يـف (٢٧) الممودى إلى الطريق الدولي السلطي و باقي الطرق الرئيسية (الصحراوي- الزراعي).







- ♦ المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بلحدث معاات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.
- ♦ تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
 - تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
 - ♦ التقريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التاخير
 - ♦ تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومروئة.
 - ♦ بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإتهاء كافة إجراءات التغليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
 - إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
 - تعریفة متمیزة ومنافسة.

نزحب بتخريعكم لمقر المستوحع للتعرض على إمكاناته وحدماته

المنوان: وستودي البشري الجوركي شاري البشري – القباري – الإسكندرية - تايفون ٣/440١١١٥ -

<u>لُمزيد من المعلومات برجاء التصال بالشركة على الأرقام الأتية:</u>

الكس: ۴/٤٨٦٢١٢٤ فكس : ۴/٤٨٦٢١٢٤ Website: alexcont.com

Website: alexcont.com E-mail:alexcont@alexcont.com



قام الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء مع عدد من السادة



وقد قام الربان أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة بعرض توضيحي عن الميناء ومشروعاته المختلفة بالإضافة إلى القيام بجولة داخل الميذء لتفقد أهم التطورات وأحدث المشروعات بالمينام

وتبغ تكلفة المرحلة الأولى لإنشاء الحوض الثالث 36 مليون دولار بمساحة 180.000 م2، بينما يصل طول الرصيف إلى 420 متر بعمق 17 متر. وسيتضمن الحوض الثالث محطة لتداول الصب السائل لتخزين ومناولة المنتجات البترولية والبتروكيماوية إلى جانب القيام بعمليات تموين السفن.

وقد قام سيادته والسادة الوزراء بتفقد مشروع محطة الثروة الصوائية، والذي يعتوى الآن على عد من المظائر تستوعب 24.000 رأس ماشية. كما سيتم إنشاء مجرّر آلى ومصنع الحوم. وقد بدأ بالفعل إستيراد الماشية من دول متعددةً نى نهاية عام 2006، وتبلغ الطاقة الإجمالية للمشروع حوالي 250.000 إلى 350.000 رأس من الماشية والأغنام سنوياً، يتم تخصيص 80% منها للسوق المحلى بينما يتم تصدير 20% من إجمالي المشروع لدول المنطقة المجاورة ودول



الوزراء بزيارة ميناء السخنة وتفقد العديد من الشروعات ضمن جولته لمحافظة السويس. وقد قام سيادته بوضع حجر الأساس لشروع الحوض الثالث باليناء ومشروع إنشاء الجزر الآلي المتطور بمشروع الثروة الحيوانية، وقد رافق الدكتور نظيف خلال جولته الدكتورة هايزة أبو النجا وزيرة التعاون الدولي والدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والدكتور محمود محى الندين وزير الاستثمار والمهندس أحمد المفربي وزير الإسكان والمهندس محمد لطفي منصور وزير النقل واللواء عبد السلام المحجوب وزير التنمية المحلية واللواء سيف الدين جلال محافظ السويس.

شروع محطة الثروة الحيوانية



الربان اسامه الشريف في حديث مع اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس

السادة الوزراء أمام معامل السخنة المعتمدة دوليا



ووضع حجر اساس مشروعات جديدة بالبيناء

الإنصاد الأوروبي، وتصوح الربان أسامة ،لشريف وإن الغرض من مشروع الثروة الحيوانية هو توفير أحوم عالبة الجودة مأسعار إقتصادية للسوق المحلية بالإضافة إلى التصدير للعديد من الدول، وسيتم إنشاء المجزر الألى ومصنع تصنيع اللحوم بالإضافة إلى بعصر لمشروعات التكميلية طبقاً لأعلى المقابيس العالمية ومعابير الإنحاد الأوروبي مع تطبيق مظم مراقبة الموية العالمية. وسيوفر المشروع العديد من قرص العمل في إطار برامج تدريبية عالية وقد قام السيد رئيس الوزراء والسادة الوزراء بتفقد معامل السخنة للعثمدة دولناً،

ببجمالي إستثمار ت 7 ملايين دولار، والتي تساهم في تيسير عمليات الاختبار والإفراج الجمركي عن الأغذية ومختلف المنتجات هذا وقد شملت الزيارة تلقد مشروع تكرير السكر الجاري إنشاء بالإشتراك مع شركة

صافولا السعودية وشركة تيت الدلايل (Tate & Lyle) البريطانية الرائدة في هذا المجال، ومن الجدير بالذكر أن هذا المشروع على وشك الإنتهاء وسيتم بدء العمل مه



الريان أسامة الشريف في حديث مع المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل



الربان أسامة الشريف يرحب بالسيد المحافظ والدكتور طارق كامل وزير الإتصالات وتكفولوجيا المعلومات وخلفهم اللواء هشام السرساوي رئيس هيئة مواني البحر الأحمر اللواء محمد عبد السلام المحجوب وزير التنمية المحلية واللواء سيض الدين جلال



حديث جانبي بين أسامة الشريف والدكتور معمود محى الدين وزير الإستثمار

حلال شهر أغسطس من هذا العام. وتبلع التكاليف الرأسمالية للمشروع حوالي 120 مليون دولار وتصل طاقته الإنتاجية إلى مليون طن سنوياً. ويوفر المشروع 900 قرصة عمل وتكمن الميزة التنافسية المشروع في وجودة داخل الميناء مما يسهل نقل السكر المكرر بأحدث التقنيات إلى السغن مباشرة لتصديره إلى الخارج وفي نفس الهقت يوفر المشروع مخزون استراتيجي مي السكر للسوق المطي .

هذا ويعد مبناء السخنة نعوذجاً رائداً للشراكة مين الإستثمار الحكومي ورأس المال الخاص في مصر، فموقعها الإستراتيجي يتيح لها الفرصة أن تكون ميناء مصر الرئيسي على البحر الأحمر، وتمثلك شركة تنمية ميناء السخنة حق تنمية ودارة الميناء لمدة 25 عاما ليصبح أحد أهم مراكر النقل البحرى في العالم. وقد علق الربان أسامة الشريف على الزيارة قائلا· «لقد أناحت لما الزيارة اليوم فرصة تأكيد التزامنا نحو التنمية المتكاملة للميناء فعشروع الحوض الثالث ومحطة الصب السائل ومشروع الثروة الحيوانية ومعامل السخنة من أهم دعائم النمو في مخططنا الرئيسي لهذا فنحن نكمل مسيرتنا وبنذل فساره، حيدنا أمنى الزند من الإستثمارات والمشاريم العملاقة الى لمناء و



الربان أسامة الشريف يرحب بالدكتورة فايزة أبو النجا ومعهما



شركة العامرية للمغازن الجمركية . Imria Bonded Warehouses Co.

كينج مربوط - الاسكندرية





م الترخيص لها لتكون مستودع إبداع هم ته الشركة أحدث وعدات الكاول ا

نشاط الشركة --

- 8 تطزين جميع إنواع الحاويات الفارغة والمماوءة بجميع أتواع البضائع الواردة والترائزيت للعملاء،
- توفير مهاحات مكشوفة ومخازن مغلقة بالسعار تنافسية وبمساحا
 - ه مجمزة بساهات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة واغبردة.
- تخزين السيارات بجميع اتواعما والاوناش والمعدات والسحب لاى عند حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
 - و امكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد اقصى -
- تذريخ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمقازن أو السلحات وإعادة الفارغ فور التفريخ مما يوفر للعميل غرامات التا خير .
 - استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المعلوبة بتسميارات شديدة تتميز بالسمولة والسرعة
- وقت بها مجمع جمركي متكامل لنهو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت
- وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمسلحة الجمارك.

موقعنا :-

٥ الموقع على تلاقي الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة يرج العرب ومدينة السادات

> الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتقرع من طريق اسكندرية

القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية ∴: .YFOA33 - YYFOA33 - YYFOA33(Y.) فاكس: ٥٧٥٥٨٤٤(٣٠)

موينيل :۲۲۲۲ (۲۱ م)

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot

Tel: (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax: (03)4485675 Mobil: 012 394 2216

E-mail:ragabnet@intouch.com













Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from aimost anywhere in the world under comlete supervision.

Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@affitworld.com
web site:www.affitworld.com

TEL:+2(03)5905730 +2(03)5928123 FAX:+2(03)5923797 +2(03)5901521





من (سال مرس هيئة ميناء دمياط الدائم على نصيبن وتطوير اداء العامل العدين وتطوير اداء العامل العاملية على المدين وتطوير الهيئة الأدائم العاملية المدينة والشركات المختلفة والحل الهيئة عن يوم الإيماء 2007/207 تنفية البيان العلمين(معياط 1.).
الإيماء 2007/207 تنفية البيان العلمين(معياط 1.).
الإيماء 2007/207 تنفية البيان العلمين الميئة المن السكن والهيئة المن المنتفية وعظم مشرك خدم تنفيذ المن التعليق المن التعلق والميئة المنتفية المنتفية وعظم مشرك التعلق الإيمان العاملة والميئة المنتفية المنتفية المنتفية المنتفية المنتفية المنتفية المنتفية المنتفية والمنتفية المنتفية المنتفية المنتفية المنتفية والمنتفية المنتفية المنت

الحاضرين من هيئات الهوانى والهيئة المصرية لسالة الهلاجة البحرية وقد دُشِر البيان اللواء / مسين المرهبل مستشاء السيم وزير النشل وامد له ونعقه العميد بمرس/ طاهر الهندس محير (دارة حماية البيئة و سنسق امن الهيئة البيئة و سنسق امن الهيئة الهيئة و







LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

MARCH 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	96E	03/03/07	PSD
M/V RHRIN BRIDGE	90E	04/03/07	PSD
M/V YM BAMBOO	45E	07/03/07	PSD
M/V CONTI SINGA	118	07/03/07	PSD
M/V TSING MA BRIDGE	27E	10/03/07	PSD
M/V YM TIANJIN	08E	11/03/07	PSD
M/V YM COSMOS	48E	14/03/07	PSD
M/V SCI MAHIMA	20E	14/03/07	PSD
M/V CHISWICK BR:DGE	32E	17/03/07	PSD
M/V HANJIN ELIZABETH	01Ē	18/03/07	PSD
M/V YM CYPRESS	47E	21/03/07	PSO
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	63E	21/03/07	PSD
M/V JAMES RIVER BRIDGE	31E	24/03/07	PSD
M/V JILFAR	02E	25/03/07	PSD
M/V YM PLUM	50E	28/03/07	PSD
M/V ANDAMAN SEA	01E	28/03/07	PSO
M/V GUANGDONG BRIDGE	380	31/03/07	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

MARCH 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V AL ABDALI	02W	04/03/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V HANJIN COLOMBO	82W	11/03/07	PBD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V NEWPORT BRIDGE	34W	18/03/07	PSD	PSDAVYC/ORF/SAV
M/V YM MONDEGO	15W	25/03/07	PSD	PSIONYC/ORF/SAV

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

MARCH 2007

			_	
NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM COSMOS	4897	02/03/07	PSD	PS0/90A/LV/F0S
M/V NORMANDIE BRIDGE	41W	08/03/07	PSD	PBD/NAP/SPE/BCN
M/V YM CYPRESS	47W	09/03/07	PSD	P8D/GCA/LIV/FOS
M/V YM YANTIAN	83W	13/03/07	P80	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM PLUM	sow	18/83/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V HANJIN SHANGHAI	89W	20/03/07	PSD	PSD/NAP/SPE/SCN
M/V HANJIN LOS ANGELES	75W	27/03/07	PSD	PBD/NAP/SPE/BCN
M/V YM PINE	46W	90/03/07	PSD	PSD/GOA/L, V/FO8

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

MARCH 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V ANDAMAN SEA	01W	04/03/07	PSD	BCWFXT/RTW/HAM
M/V JAMES RIVER BRIDGE	31W	08/03/07	PBD	RTMFXTMAM/LEH
M/V LT TRIESTE	W80	11/03/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V GUANGDONG BRIDGE	06W	13/02/07	PSD	PTIMFXT/HAM/LEH
M/V SCI VIJAY	11W	18/03/07	PSD	BCN/FXT/RTMH-AM
M/V GRANVILLE BRIDGE	05W	20/03/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V YM PROMINENCE	35W	25/03/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V LIONS GATE BRIDGE	39W	07/03/07	PSD	HTMFXT#AMALEH

مكتب بورسميد، 13 شارع المجمهورية تليمون: 066/359885 هاكس/ 13

هَى عَامَ 1814 قَامَ حِورج سَتَيَضَنْسُونَ بِبِنْنَاءَ أُولُ

وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك المصرية العمل على توفير شبكات سكك حديدية بين الموانى ومحطات تداول البضائع والتجميع والتوزيع

> الدكتور/ حماده فريد منصور رئيس الإدارة المركزية للشئون التجارية سكك حديد مصر

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح

الإلىتسزام بتوجيه عريات السكك الحديدية نحو السلع الأكثر ربحية والأطول مسافة للإستطادة من ميزات السكك الحديدية وشراء عربات نقل البضائع بشاء على توصيات الإدارة العنية في التشغيل والتسويق

الدكتورأحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشنون الاقتصادية الإنخفاض الشديد في سرعة قطارات البضائع لأن عريات البضائع في معظمها لبس بها فرامل وثدثك فإن طاقة الخط محدودة بالسرعة النخفضة لقطارات البضائع وتسير قطارات البضائع في وقت الليل

الهندس/حسام لهيطة رئيس مجلس إدارة غرطة ملاحة الإسكندرية يجب أن تبادر السكك الحديدية بتحويل عدد من مخارنها في المواقع المختلفة إلى مناطق عبور للبضاعة Trans shipment بحيث يسهل من خلالها الربط مع وسائل النقل الأخرى في رحلة (سابقة أو تالية) للبضائع

> ريان / فاروق عبد النعم الصايغ خبير ومستشار بحرى

إن متطلبات إصلاح مرفق السكك الحديدية بنظرة شموئية أصبح حتميأ وتأخير تنفيذها يؤدى إلى جعلها أكثر تعقيداً وتكلفة .والمأمول أن تبدأ الآن وليس .. غداً.













ودار لنجتون بانجلترا.

بالسكة الحديد.

النَّهُوسَ بهذا القطَّاع الحيوى ليشارك في معركاة

فاطرة بخارية في التاريخ وفي العام ذاته بدأت أول تجرية للثقل على السكك الحديدية هي مقاطعة

ويلز الجنوبية بإنجلترا وإستخدمت في جر عريات

بإنشاء أول خط سكك حديد في العالم بين ستكتون

وهي عام 1853 عرفت مصر السكة الحديد وانتقل المصريون من نقل البضائع (بالحمار) إلى الثقل

وأصبحت السكة الحديد هي محور عمليات النقل في مصرفهي الوسيلة الأرخص على الإطلاق علاوة على

معدلات الأمان العالية التي تتمتع بها عمليات الثقل

لقد تناول الخبراء والباحثون قضية النقل بالسكة الحديد بالبحث والتمحيص وكان نقل الركاب هو

مشحونة بالبضائع بسرعة 5 أميال في الساعة. وفي صام 1825 نُصِح ستيمُنسون في إصدار مرسوم

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك الصرية

ه تعد مصر بموقعها الجغرافي الفريد أحد ممرات النجارة العالمية ين الشرق والغرب وأسبق شعوب العالم معرفة بالملاهة وبناء السفن واستخدامها، وأقدمهم كذلك في إنشاء الطرق البرية والسكك الحديدية، وتعتبر سكك عديد مصر من أقدم السكك الحديدية في العالم فعنذ إفتتاح أول خطر حديدي مصرى عام 1853 ليريط بين القاهرة والإسكندرية لعب دوراً فعالاً في خدمة الركاب وتداول البضائع من وإلى جميع أنحاء الجمهورية، كما صبار قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية به حيث يرتبط ارتباط وثيقا بالتنمية الشاملة للدولة بمفهومها الواسع فعن خلاله تتدفق متطلبات التنمة الاقتصادية والممرانية والإجتماعية من مدطق الإنتاج إلى مناطق الإستهلاك ليصبح هذا القطاح أحد أبرز الركاش الهامة للبنية الأساسية في مصر

 إلا أنه نظراً لما تقوم به الحكومة المصرية من تشجيع الإستثمار والتجارة البينية فقد قامت بمد قطاع النقل (السكك الحديدية) بالعديد من الصلاحيات والتسهيلات التي قد ساهمت بلا شت في النهوض بهذا القطاع ورقع محدلات الإنتاج ومعدلات النوران السريعة وسهولة وإنسيابية تنفق البضائم.

وإيماناً من مصلمة الْجمارك بدور قطاع النقل في تسهيل حركة التجارة وانتقال رؤوس الأموال فقد عملت المصلحة على تقديم العديد من التسهيلات بالسبة لقطاع السكك الصيدية حيث بلغت فئة التعريفة الجمركية حدها الأبنى فيما يخص عربات السكك العديدية، ومن ثم حرصت الدولة على أهمية ربط جميع الموانئ الرئيسية بومسلات حديدية تربطها بشبكة سكك حديد مص

ه وفي إطار مشروع تطوير سكك جنيد مصر، ثم تطوير القطارات بعرياتها للختلفة إلى جانب تجديد المطات وتجهيرها الكترونبا مع إقامة كباري للسيارات على خطوط السكك الحديدية بعيد من المحافظات ضمن

قلم البضائع بالسعع الع قية المُشور في الصفحة السابقة الأستاذ/ جلال أبو الفتوج

خطة شامية للتهوض بخيمات السكك العديدية، و وقد أدى التقدم التكاولوجي وزيادة الإنتاهية خاصة في محال النقل والمطومات والاتصالات إلى حدوث طفرة وتطور عائل في كافة المحالات وأصبح العالم يترابط مع بعضه بشبكة الملاقات التجارية والمالية والتكنولوچية ومن ثم ظهرت الحاجة إلى أسواق أوسع والم ثعد حدود الدولة القومية هي حدود السوق الجديد بل أصبح العالم كله مجالا للتسويق، سواء كان تسويقاً لسلم ثامة الصنع أو تسويقاً لمكونات وعنامس إند ج ولكن كل ذلك يتطلب شبكة حديدية حديثة لنقل البضائع تتميز شدة التنظيم والسرعة مع ضمان السلامة والأمن ومكان الإعتباد عدما، وفي نفس الوقت المعافظة على تخفيض التكلفة الحالية، فافضل مكان الصناعة هو ذلك المكان الذي تكون فيه

نفقة النقل أقل ما يمكن. وفي إطار سمعي الحكومات العربية لتحقيق هذه الأهداف فقد نه عرض ومناقشة أول مشروع لاتفاق سكك حديدية دولية في وأضحة تعتمد على التخطيط الطمي السليم وتهدف إلى تطوير المشرق العربي في اجتماع ثم عقده بجامعة الدول العربية وصولاً لإنشاء شبكة عربية للسكك المدينية،

 العمل على توفير شيكات سكك حديدية مين الوانئ ومحطات تداول النضائع والتجميع والتوزيع وكذا العمل على إقامة مواني برية تكون أربية من مواقع الإنتاج.

الحاويات) نتوقبتات منضبطة ونشر خطوطها بحيث تعطى أهم مناطق التصنيع والتوزيع وأسواق الاستهلاك

يستدعى الاهتمام الأقصى لانتهاج خطة متكاملة في هذا الصدد من منطلق الحرص على حق اللواطن في الحياة الآمنة.

القومي بهدف الإستثمار الأمثل والتوظيف الجيد لمشروعات النقا التى تعد أهم عناصر البنية الأساسية الدولة وتمثل عنصراً مهماً للاقتصاد القومي مما يستلزم معه إستمرار وضع نظم وآليات

للفيراء لدراسة مواصة قوانين وأنظمة ومعايير التعاون الإقليمي والعمل نحو إسراع الخطرات لاستكمال مشروع انقلق السكك المبيدية الدولية على المسترى العربي ،

وها أهم المقترحات لنبادة كفاءة وفعاليقهنا القطاع :

العمل على نشغيل حدمات السكك المديدية (قطارات

* تحقيق مسترى أفضل الأمن والسلامة كمطلب أساسم

ه تحقيق التكامل الاسترائيهي للنقل اللرچيستي على المسترى

مذا القطاع،

وأخيراهان النقلنظام مسادىمتكامل

للنبقل الدولس يحكمه نظام قانونى جديد يهدف إلى تيسير حركة التجارة فهو عنصر

أساسى مع العلومات والاتصالات التحقيق زيادة الإنتاجية كمأ ونوعاء ومما لا شك فيه أن القدرة على تحقيق

ممدلات إنتاجية عالية ومعدلات دوران سريعة لوسائل الْنَمْلُ وسهولةً وانسيابية تدهَّق البضائع وتعقيق أعلى قدر من السلامة والأمان لخدماتها يتوازى بلا شك مع التطور المهارى والتقنى للموارد البشرية واستخدام تقنيات معقدة بالإضافة إلى التطبيق الحازم لعايير السلامة في مجالات الثقل المختلفة وتوزيع البضائع والالتزام بالعايير القياسية في هذه المجالات.

> الدكتور / حماده فريد منصور رئيس الإدارة المركزية للشئون التجارية سكك حديد مصر

تشهد أروقة المكومة ووزارة النقل والسيكك المبيدية المسرية نشاطا ملحوظا التصدين كفاءة خدمات السكك العديدية التي تلعب دوراً محورياً على كافة المستويات والأنشطة الاقتصادية والخدمية ويهدف هذا المقال إلى وضع رؤية لتعظيم دور السكك الحديدية المصرية لنقل البضائم من خالل إلقاء الضوء على الوضع العالى وبالثالى نقاط الضعف وتقاط القوة ثم فرص التمسين والتعظيم لمساهمة النقل بقطارات البضائع وزيادة حصة السكك الحديدية في سوق النقل البُضَائع وَيُحقيق تعادل بين المصروفات والإيرادات ثم تحقيق فانض التعويل الذاتي للاستثمارات بعيداً عن موارنة الدولة .

تمتد شبكة السكك الحديدية في أرجاء مصر بأطوال سكك تبلغ 9566 كم وأطوال الخطوط 5128 كم لتغطى غراكز السكنية الرئيسية وتقرب كثيراً من مراكز الإنتاج والاستهلاك ، ويتركز حوالى 60% من الشبكة في الدلتا وتمتد بهوار وادى النيل حتى السد العالى لتكون الشريان الثائي لرئيسي مع نهر النيل المياه في مصر ، وهول الشبكة وداخل الورش والمعطات تتنشر العمالة الفعية التي قوامها (قل قليلاً من 65 ألف عامل على مختلف التخصيصات .

كما تمثك السكك الحديدية المصرية أسطول وهدات متحركة يضم 701 قاطرة تجاوزت النسبة العظمي العمر الافتراضي منها 33 قاطرة للمناورة و ايضنا عرمات الركاب والنوم بدرجاتها الفخرة والعادية باجمالي 3425 مربة بمتوسط التاحية 2825 عربة ركات بنسنة 82% ، كما نضم 11342 عربة بعُمَانع على اختلاف أنواعها بمتوسط اتاحية 6509 عربة بضائع بنسبة 57% طبقاً للاحصائيات لعام 2006/2005 واظهرت نتائج التشغيل لنفس العام أن إيرادات سكك حديد مصر بلغت 1031 منيون جنيه من نشاطات تطاعات الركاب والتوم والبضائم بينما تعدت مصروفات التشمليل 1300 مليون جنيه بدون القوائد والإهلاك بإجمالي 2.2 مليار جنيه تقريباً شملة الفوائد والإهلاك .

وخلال عام 2006/2005 قامت الهيئة بتشميل عند 416820 قطار ركاب ونوم بكفاءة استخدام 178 % واجمالي 54554 مليون راكبكم ، و عد 15157 قطار بشائع بكفاءة استغلال حوالي 59% و جمالي 3383 مليون طنكم ، بينما بلغت إيرادات قطاع نقل الركاب 725 مليون جنيه فان إيرادات قطاع نقل البضائع بلغ 212 مليون جنيه لنفس العام 2006/2005 .

أولا ؛ الوضّع الحالي في قطاع نقل البضائع :

يظهر التمهيد السابق أن قطاع نقل البضائع يستحوذ على اقل من 7% من إجمالي الحركة لى حين يمثل حوالي 23% من إجمالي الإيرادات الناتجة عن النشاطات الرئيسية وهو ما يعني ضرورة زبادة إستعواذ قطاع نقل المضائع على نصيب اكبر من حجم الحركة لتعظيم إبرادات القطاع والتى يمكن أن تساهم بطريقة فعالة في تعظيم إبرادات وألسكك الحديدية المسرية بما يرى ي إلى تحسين تغطية التكاليف وزيادة الاعتماد على الذات .

ذلك أن إجمالي الطن المنقول تراوح ما بين 10 إلى 12 مليون طن في الفترة من 1992 حتى عام 2006 أي حوالي 15 سنة تجمدت فيها حصة السكك الصيدية تقريباً في صوق نقل البضائع. ومن جانب أخر يحقق استمواذ قطاع نقل البضائع على مساحة أكبر من هجم الحركة زيادة حمىة القطاع في سوق نقل البضائع على المستوى القومي ، حيث شهدت حصة القطاع تعنى نصيبها من حجم الطن المنقول سنة بعد أشرى إذ بلغت حصة السكك الحديدية 2.9% من

إجمالي الطن المنقول وقدره 408.6 مليون طن عام 2004 . ثم انتخفضت هذه الحصة إلى 2.5 % من إجمالي الطن للنقول وقدره 431.5 مليون طن علم 2005 ووصلت إلى أدنى مستوى لها لتبلغ 2.3% من إجمالي الطن الخنقول وقبره 454 عليين طن عام 2006 وتزامن ذلك مع انخفاض الطن المنقول على السكك الحديدية من 11.8 طيون طن عام 2004 إلى 10.9 مايون ملن عام 2005 ثم وصل إلى أمناه عام 2006 إلى 10.5 مليون طن ومع أن لنا تحقظ هام في هذه النقطة وهي أن منطقة المنافسة الفعالة التي تعمل السكاد الحديدية داخلها بكفاءة عاليه تبدأ بعد مسافة 200 كم أي ان للنطقة 1 :200 كم لا تقع

داخل حدود منطقة الميرة النسبية لوسيلة السكك المدينية ومن ثم يجب تجاهل جملة الطن المقول للمسافة حتى 200 كم لانها تقع دلخل منطقة الميزة النسبية النقل باللواري على الطرق البريه والتتيجة ارتقاع حصة قطاخ نفل البضائع بسكك المديدية من إجمالي الطن المنقول على المستوي القومى ، لكن هذا لا يغير من الاتجاه العام لتدني حصة السكك المدينية وهو ما يدفعن إلَّي البحث عن كل من بقاط الضعف ونقاط القوة في قطأع نقل البضائع بالملكك الحديدية ومن ثم تحديد السبيل إلى تمطيم حصمة القطاع من اجمالي الطر المنقول على المستوى القومي ، ثانيا : نقاط الضعف :

تتعدى عوامل الضعف العوامل الداخلية بالقطاع إلى العوامل الخارجية داخل سوق نقل البضائع في مصر لتشمل نقاط ضعف رئيسية يقع في مقدمتها الاتي:--

 I - تجامل تقدير حجم الطلب التوقع واتجاهاته عند ضخ الاستثمارات في القطاع لشراء عربات البضائم وقد تعضم قرارات الاستثمار لعوامل سياسية أو أمنية وعلى سبيل المثال قرارات شواء صهاريج الامونيا التي ثم استخدامها في طل غاز الامونيا لعدة شهور ثم توقف الطلب طيها من جانب شركات الأسمدة أما بسبب الاستخدام المطى فلفاز او التصدير الغارجي لزيادة رصيد العمائت الأجنبية لدى هذه الشركات ، كذاك عربات الثلاجات الكهربائية نظرا الانخفاض سجم الطلب على بقل الأسماك من يحيرة السد العالى ومعنى ذلك تغييب دور ادارات التسويق والشئون التجارية حيث أن الوضع السائد هو التوجه الإنتاجي وليس التوجه التسويقي

2 - ضَعف إنتاجية عربة البضائع إذ عَلِمَ في المتوسط 359 الف طن / كم / عربة تقريبا في ظل الاستخدام الكثيف البنية الاساسية للقاطرات يعربات الركاب بالقارنة بالتنجية عربة البضاعه في دول مثل تهنس والمغرب وابران و واليابان والتي تبلغ 506، 811 ، 941 ، 203 ، 1203 الفطن/ كم / عربة بضاعه

3 – تتصدر ُحُمس سلع رئيسية تعثَّل في معظمها سلع السب السائل والجاف و المواد العَّام ينسبة 80% من إجمالَي الطن المنقول بالسكة العديد وهي خام الحديد والفوسفات والمواد البِتروابة والقحم المجرى والفلال وهي من السلع الرخيصة في الفاقب وبالثالي تتنفي أجور نقلها ويتمكس ذلك في الخفاض الايرادات للحققة بألقارنة بالمستهدف

ومن جهة اخرى تتفقض نسبة السلع المعباة المرتفعة القيمة كالاسمدة والسكر والاسمنت على هين مُ الانتاج المحلى السنوي للاسمنت اكثر من 30 مليون طن فإن حصة السكة العديد لا تتعدى 450 الف طن ويتمين بذل جهود تسويقية وإدارية وفنية عاليه لزيادة همنة السكة العديد من نقل الاسمنت ورقع معدل إستقلال عربات الصنعوق

4 - إِنْفَقَاضَ نُسَبِ إِنَّاحِيةِ قَلْطُراتَ وعرياتَ البِصْائعِ حيثُ نَتَدَنَى نَسِبَةَ اتَاحِيَّةَ القاطرات إلى هوالي 23% وتصل سببة إناحية عربات البضائع إلى حوالي 37% مما ينتج عنه عدم إمكانية نكبية العطب وتاغير تنفيذ طلبات العملاء وتلغير وصول قطارات البضائع والانتظار بالمحطات المتوسطة والرتفاع تكاليف النقل و بالتالي تحول جزء كبير من الطلب إلى وسيلة الفقل باللواري على الطوق البرية ، 5 - الإفتقار إلى جيول مطن لتشغيل قطارات البغمائع على عكس المال بالنسبة الأطارات الركاب

التي تسير وفقا لجداول مسير منتظمة معلنة 6 - عياب مراكر التجميع والتوزيع للمضائع والعربات لاقرب نقاط للشحن والتقريغ 7 – التَعْفَاضَ كفاءة وسأثل الشحن والتقريعُ مما يؤدي الى تلفيات جمعيمة بعريات البضائع نثيجة

الشمن والتقريغ بوسائل بدائية 8 - إحتياج النقل ،السكك الحديثية للرحلات الكملة (النقل المتكامل) مثل نقل الاسمنت و السماد ،العبا 9 - إنجعانس تعريفة بقل السلع والتي تعانى من فيود إدارية وتنطيعية وقانونية تؤدي إلى انخفاض حصيلة الايرادات .

ثالثًا ، نقاط القوة ،

T - توافر أسطول من العربات يبلغ 11386 عربة من مختلف الطرارات يناسب نقل مختلف السلع في مقدمتها أسطول عربات سطح للقل الحاويات الذي بيلغ 400 عربة سطح. 2 – توافر شبكة سكك حديدية بينَّغ طولها حوالي 5128 كم ترتبط بمعظم المواني المحرية الرئيسية (الاسكتيرية - البخيلة- دمياط - بور سعيد - السويس - الأدبية - الدي السخنة - سفاجا)

نقلم البسائم بالسعهد الأحيد

بقية النشورفي الصفحة السابقة دكتور حماده فريد

التوصيات الضيورية لزيادة حجة السكة الدديد في سوق النفل : 1 - تخصيص الموارد) قاطرات وعربات و ورش صبيانة وساحات تخزين و قوى بشربة(الشركة نقل بضائع مستقلة يتم دراسة انشائها حاليا،

وتحصيص حجم أكبر لقطارات البضائع بحيث تصبح النسبة المثلي 875 قطار ركاب و275 قطار مضائم بدلا من 1100 قطار ركاب و 50 قطار بضائع يومي حاليا،

3 - الممل على توفير هيئة أو لجنة مشتركة يكون لها سلطة تحديد برامج نقل لعدد من السلم الهامة وتوزيعها على وسائل النقل المختلفة وتغميل توصيات دراسات النقل القومي في عقدي السبعينات

وَالْمُأْنَيْنَانَ مِنَ القَرِنَ المشرِينَ بِزِيادةً حَصَّة السكك الحبيدية إلى 25% من برامج المتقولات لسلع الصادرات - والواردات . 4 - توفير خدمات مكملة المقل يمكن من خلافها النقل من الناب إلى الباب وذلك يتقديم خدمة

الشحن والتغريغ بالاتفاق مع متعيد لذلك واستخدام أسلوب النقل المتكامل للسلع التي يحتاج نظها

5 ~ زيادة استخدام وسائل الإعلان عن خدمة نقل البصائع بسكك هديد مصر.

6 - العمل على تحسين نمية الإناحية للرهدات المتحركة سواء القاطرات أو العربات ، 7 - تعديل طرارات بعض العربات بما يسمع بتقليل أرمنة الشحن والتفريخ ويقلل أزمنة دورة العربة ويقضى على ظاهرة تلفيات العربات بأسباب التقريخ .

8 - تشكيل مجلس أعلى للنقل يحدد سياسات التسعير لوسائل النقى لداخسي وتحديد التعريفة التنافسية وجهات الإشراف والقراني المتظمة وعناصر ضبط نموذج المنافسة دآخل السوق والتي تتضمن قيد الدخول وتعريفة الدقل وقيد الاستثناءات وتيد التفتيش الفني على المركبات وقيد الأسهم

9 - تفعيل قانون إلزام شاحنات النقل الطرقي بالحمولة المقررة وفرض غرامة مناسبة على الأطنان الزائدة - المفاظ على الطرق والحد من الحوادث وتشفيض التكاليف الاجتماعية ، وتأسيس المنافسة مي النقل الطرقى والنقل المديدى على أسس واقعية رشيدة ويما يمنع سياسات التخفيض السعرية للعلن

المنقول بوسائل النقل الطرقي ، و من ثم يتجه الطلب الى الوسيلة الاكثر كفاءة و الأقل تكلفة. 10 – الانترام بتوجيه عربات السكك العديدية نحو السلع الأكثر ريحية والأطول مسافة الاستفادة من ميزات السكك المديدية وشراء عربات عقل البضائع بناء على توصيات الإد رات المعنية بالتشفيل

والتسويق حيث الماجة الحقيقية والمحتملة في صوق نقل البضائم لترشيد الاستثمار، 11 - زيادة كفاءة الوصالات إلى مراكز الشحن ذات للطلب العالى على نقل خاماتها ويخدمة الطفلة لتوقير اكثر من سكة واحدة الشمن.

12 - توفير مراكز تطهير بمختلف المناطق لعدم عطل دورة ، لعريات،

13 - رفع مستوى التنزيب و تأكيد الجودة الشاملة و مبدأ التسليم في الوقت المحدد ، 14 - المشاركة مم القطاع الخاص في انشاء و ادارة المواني لجافة لنقل الحاويات برسم المن

المساعية و مناطق الاستهلاك كثيفة السكان.

كما تمتد إلى معامل تكرير البترول في: السويس وطنطا والكس بالإسكندرية.

وتوجد ثلاثة خطوط خاصة بنقل البضائع فقط خط الاتحاد ويربط ميناء الإسكندرية والدخيلة بإمبابة

- خط الواحات التبين. - غط قنا – سقاجا.

وتمثك السكة الحديد أسطولاً كبيراً من عربات نقل البضائع مختلفة الصولات والطرازات تبلغ حوالي 12 ألف عربة، كما تمثلك حوالي 670 قاطرة نتراوح قدراتها ما بين 1650 و 2450 حصان مخصص منها لنقل البضائم 163 قاطرة من بينها 33 جِرارًا تعمل إلى خط الواحات لنقل خام العديد.

تتقل ما يقرب من 50% من هجم الركاب بين المدن، وما يقرب من 967 من حجم البضائع (في اليابان السكة العديد تتقل 38% من هجم الركاب، 8.3% من هجم البضائم).

ولقد كانت السكة الحديد في مصر تعتبر من السكك الصيدية الظيلة في العالم التي تحقق فانضاً حتى عام 1971 ، ونظرا لما كانت تقوم به العولة رمن الإعداد للمرب بعد نكسة 1967، قان الجهد كان مركزاً على هذا الهدف فانتقفست الاستثمارات التي كانت تحصل عليها السكة الجديد منذ ذاك التاريخ وحثى عام 1975، مما أثر تكثيراً كبيراً على كفاحها فاهتمت بنقل الركاب دون البضائع، وذلك لعدم كعانة المرارات،

ولذلك انخفض وزن البضائع المنقولة من 11 مليون طن عام 1971 إلى حوالي 6 مليون طن عام 1983/82 حيث كانت تعطى الأولوية لفقل الركاب لأن البضائع لن تتُور أو تنتظاهر، جنيه في عام 2005/2004 بنسبة زيَّادة فدرها 24.8٪ ولم التحول إلى النقل البرى على الطرق، حيث تعثر الالتزام ، ويمعدل نمو سنوى قدره 5.32% حيث ارتفعت إيرادات

كنار عملاء النقل.

كمة أنها ترتبط بمراكز النقل الرئيسية مثل صوامع الغلال (طنطا- شيرا – إميابة - الفيوم - بني سويف - النيا - أسبوط - سوهاج - قما) 2 - تشغيل قطارات البضائع طبقا لجمول بتمتع بالإنتظام بماثل جمول قطارات الركاب وكذلك فإنها تمند لعد من المناجم مثل مناجم خام المديد بالولمات البحرية – مناجم خام القوسعات بالسباعية وأبو طرطور ، وتصل كذاك إلى عد من المسانع التي تقوم بتزويدها

بالراد الخام وبقل ستجانها حيث تمتد إلى مصانع. : في كيما – منالباد – أبو زعبل - كافر الزيات – أبو آير

الاسمنت : في طرة - حلوان - العامرية بالقربانيات ،

السكر ١٠ في كوم اميو - جرجا - نجع حمادي - أبوقرقاص - الموامدية. 1 - تتوافر الحواش الفرز على بمتداد الشبكة المدينية في القباري والقاهرة و الزقازيق و نفيشة وطنطا وبور سعيد والتي كانت تتركز اهم وظائفها في استقبال وفرز وتستيف قطارات البضائع المغتلطة تدمأ الترتيب الجعرافي ويمكن أستغلالها حاليا كمواني جافة داخلية وسأحات تنغرس

ومراكز لوجستيات واستفلال البعض كظهير للمواني البعرية مثل حوش فرز القباري. 2 - تتوافر خطوط خاصة لتبصائع وهي خط أبو طرطور / قنا / سفاجا بطول 680 كم حيث يتم تصدير خام الفرسفات عبر ميناء سفاجاً وينقل الفط حالياً حوالي 600 الف طن/سنة.

وهناك احتمالات عظيمة على هذا الفط اعتبارا من 2009 لزيادة متقولات خام الفوسفات إلى حوالى 4 ملايين طن وذقل مليون طن حمض فوسافيريك عبر ميناء سقاجا التصدير ونقل 600 ألف طن كبريت مستررد من ميناء سفاجا إلى محطة ادفو حيث مصنع حمض الفوسفوريك الذي يتم تشيده حاليا بمعرفة الشركة المسرية الهندية للاسعدة بر لكن العط العديدي يحتاج الى تحسينات كبيرة. . خط الواحات البحرية / التبين بطول حوالي 350 كم لقال عام العديد من مناجم الواحات البحرية إلى مصابع العديد والصاب بالتبين و يمر الفط بجوار مدينة 6 أكتوبر الصناعية مما

يعطى اهمية كبرى أنقل الحاويات الواردة و الصادرة. . خط الاتحاد بطول 109 كم من ميناء القباري إلى بشنيل غرب القاهرة ويتم عليه نقل فحم الكوك والقحم الحجري والقلال

3 - تمثلك الهيئة موالي 700 محطة على امتداد الشبكة يصلح العديد منها لتقديم خدمات نقل البضائع وتشير إحدى الدراسات إلى ضرورة إلغاء الشحن والتغريغ بالمطات ألصغيرة رالتي تبلغ 192 معملة والتركيز على قطارات البضائع المهمده السريعة من المصدر إلى الهدف والتي تمثل نسبتها إلى حوالي 99% من إجمالي قطارات البضائع

4 - أمثلاك الهيئة لساحات بجرار المناطق السناعية والسكنية الكبرى تمملح لعمل مواني جافة مثل محطة الكيان 48 مدينة 6 أكتربر السناعية رميناء بشنيل الحاف غرب القاهرة ومنطقة مهمشة بجوار محملة القاهرة .

5 - النقل بأحجام كبير تصل إلى 1500 طن الرحلة الواحدة ،

الدكتور أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الإقتصادية

1 - تعتبر سكك حديد مصر من أقدم شبكات السكك الحديدية في العالم، ومصدر أول دولة في أفريقيا والمنطقة العربية قامت بإنشاء وتشغيل الخطوط الحديدية (بدأت الفكرة في عهد محمد طى باشا هام 1835 تم إنشاء أول خط سكة حديد في مصر بين القبارى والقاهرة

انتهى إنشاء المرحلة الأولى حتى كافر الزيات في أبريل 1853. انتهى إنشاء الخط بالكامل حتى القاهرة بطول 209 كيلو متر

تم إنشاء الخط ائتالي من القاهرة إلى السويس بطول 144 كيلو مثر (مقرد) وثم الهنتاجه في اكتوبر 1858.

رنى خلال السبعة عشر عامًا التالية تم إنشاء 1464 كيلو متر بتكاليف بلغت 13 مليون جنيه مصري، واتصلت المدن الهامة بادئتا مع بعضها بالسكة الصيد.

ولان استمر إنشاء الخطوط الحديدية وكذلك إنشاء وتجديد وتقوية الكباري إلى أن بلغت أطوال الشبكة 9375 كيلو مثر، وأصبحت تربط كافة مدن قرى جمهورية مصمر العربية وامتدت لتربط المواسى البحرية الإسكتدرية الدخيلة ودمياط ويورسعيد والسويس والأدبية والعين السفنة وسفلجا ، كما ترتبط بمراكزالنقل الرئيسية مثل الصوامع في كل من شبرا وامبابة والقيوم ويني سويف والنيا وأسيوط وسوهاج وقناء وتعتد أيضأ إلى عدد من المناجم مثل مناجم خام الحديد بالواحات المحرية، ومناجم خام القوسفات

بالسباعية وأبو طرطور ، وثمثد أيضاً إلى عدد من مصانع. الأسمدة في: مصانع كيما بأسوان، ومنقباد وأبو زعبل وكفر

الزيات وأبو قير وطلفًا. الأسمنت في . طره وحلوان والعامرية بالفريانيات السكر في كوم امدو وجرجا ونجع حمادى وأبر قرقاص والحوامدية.

ويدأت السكة تحميل على الاستثمارات المناسبة، وكانت حينلا تسارع الزمن لأن تنفيذ الاستثمارات يحتاج إلى وقت وجهد وتمويل، وعلى سبيل المثال يتم تجديد الخطوط لحديدية هي أوقات توقف القطارات في الفترة الليلية حوالي 6-7 ساعات ، ويدمًا من الخطة الخمسية الأرلي 1983/82 وحتى عام 2000/99 أي فترة الثمان عشرة عامًا بلغ ما تم تنفيذه من

استثمارات بالسعر الجاري لكل خطة 12.9 مليار جنيه، وهي تعادل بأسمار 1999/98 حوالي 23.2 مليار جنيه، حيث كانت تحصل على أكثر من 1,2 مليار حنيه في الست سنوات الأخيرة حتى عام ﴿ 2000/99 أَ رَبِدُكُا مِنْ ذَلِكَ العام عادت الاستثمارات التي حصلت عليها السكة العديد إلى الانخفاض -2 تعتبر السكة الجديد عصب النقل في مصر، حيث إنها بشكل ملموظ مما يؤثر على كفاءة السكة، التي كانت في مرحلة التطوير وعلى سبيل الثال بوشنح الجدول التالي ما تم

تنفيذه من استثمارات:--442.8 مليون جنيه 20000/20001 744.2 مليون جنيه 2001/2002 997.2 مليون حنيه 2002/2003 1467.2 مليون جنيه 2003/2004

وهي محسوبة بالسعر الهارى متضمنة ارتفاع الأسعار بقعل التضخم ، وكذلك احتصاب النقد الأجنبي والذي شلغ شبيته 35% بالسعر المعوم مما يوضح انتقاش الاستثمار في هذه الفترة. 3 - لقد ارتفعت إجمالي إبرادات أسكة المديد من 809.6

مليون جنيه في عام 2001/2000 إلى 1010.37 مليون بجدول سير قطارات البضائع وعدم إمكان الوفاء بمنطلبات الركاب من 467.53 مليون جنيه بنسبة 57.7% من إجمالي

أبضأتم بالسعفة التحري

دكتهر أحمد عيسوي صالح بقية النشور في الصفحة السابقة

. الإيرادات إلى 642.86 مليون جنبه بنسبة 63.6% ، وارتفعت المالي 2000/99 أن نثائج خدمة نقل البضائع قد أحفرت عن مصردج توريح نُ لاجمالي إلى 196.22 مليون جنبه بنسبة 19.4% من المالي الركاب والبضائم.

> قت السكة الحديد عجزاً قدره 840.93 مليون جنيه لى عام 2001/2000 ارتفع إلى 1116.02 مليون جنيه في يام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 32.7% ويمعدل نمو

سنري قدره 7.33%. ازاً ما استبعدنا الإهالاك والشوائد اللقين بلقا في عام 830.63 2001/2000 وارتفعا في عام 2005/2004 ل 1068.74 فإن العجز يتخفض لبلغ في عام 2001/2000

10.3 مقابل 47.28 مليون جنيه في عام 2005/2004 . ولكى مقتل المجز سواء قبل استبعاد الإهلاك والفوائد أو بعدها لإنتا بلرم أن نشمى نقل البضائع وأن يتم تطويرها وسوف تعرض فيما يلى وسائل دعم وتطوير نقل البضائع،

-1 بلغ وزن البضائع المنقولة في عام 2001/2000 12 مليون علن بحجم حركة قدره 4217 علن كم وبلغ وزن البضائع المنقولة في عام 2004/2003 12.3

مليون طن بعجم حركة قدره 4305 مليون طن كم ولى عام 2005/2004 انخفض ورن البضائم المنقولة إلى 11 ميون طن بحمم حركة قدره 3850 مليون طن. كم، ومن ذلك متمن أن خلل المضائم بالسكك الحديدية لم يتطور ولكته المُقْفَسُ عما وصل إليه في عام 2001/2000 ورَدًّا وحجمًا، ويوضع الجدول التألى وزن ألبضائع التي تم نظها بالطن وهجم المركة طن/ كيلو متر وإيراد البضائع ومتوسط إيراد الطن/كيلومتر:

Made	عاومان حان	ماوون مان کم	alder These These	au _{ng} yn	ملتوبسط إيراد الملان	ئروسدة اوداد اطل كام
84/1995	12.24	4073	333	158,18	12.76	0.038
95/1996	12.8	4117	322	168.65	12.30	0.038
97/1908	12.3	4027	327	178.42	14.34	0.043
99/2000	11.8	3953	338	164.D1	13.9	0.041
2000/2001	12	4217	351	180.03	18.0	0.042
2001/2002	12.2	4150	343	211 88	17 37	0.050
2002/2003	11.9	4479	376	193.14	18.23	0.043
2003/2004	12.3	4308	350	209,30	17.02	0.048
	84/1995 95/1996 97/1996 98/2000 2000/2001 2001/2002 2002/2003	84/1995 12.24 95/1996 12.6 97/1996 12.3 98/2000 11.6 2000/2001 12. 2001/2002 12.2 2002/2003 11.9	841995 12.24 4073 851996 12.8 4117 971998 12.3 4027 982000 11.6 3883 2002000 12.2 4150 20022003 91.9 4479	Sum	\$\frac{\lambda_{0.0}}{\text{subset}} \frac{\lambda_{0.0}}{\text{col}} \frac{\lambda_{0.0}}{co	Map José Julia Julia Graph Maj 841980 12.26 4973 333 195.10 12.76 841980 12.26 4973 332 195.10 12.76 877980 12.3 4977 327 1784.27 13.8 800000 11.6 3683 333 164.07 13.8 20000000 12.2 4207 326 162.07 13.8 20000000 12.2 4100 343 211.8 17.37 200100000 12.2 410 343 211.8 17.37 200200000 12.2 4410 343 211.8 17.34 163.24 200200000 12.2 4410 3479 370 13.34 163.24 163.24

11 3850 350 198.22 17.84 من الجدول السابق يتبين أن وزن المنقول بالمليون طن قد طغ اقصاه في عام 1996/95، حيث بلغ 12.8 مليون طن ، ويلغ أدناء في عام 2005/2004 حيث انخفض إلى 11 مليون الذ، وأن هجم المركة قد بلغ اقصاء في عام 2003/2002 نخفض إلى أقل مستوى له أنى عام 2005/2004 حيث بلغ

هجم المركة 3850 مليون طن كم، وأن مترسط مسافة المسير قد تراوحت مين 333 كيلو متر في عام 1995/94 و 376 كيلن مثر في 2003/2002، مما يوضع أن السكة العديد تنقل البضائع لسافات طويلة (ولكنها تقل عَن الوضع العالمي)، مما ينعكس على اقتصاديات نقل البضائع ويتمشى مع مزايا نقل البضائع بالسكة الحديد الأقل

تكلفة في حالة النقلّ لسافات طويلة. وأن متوسط إيراد الطن قد تراوح ما بين 12.39 جنيه في عام 1996/95 و17.84 جنبه في عام 2005/2004، وإن سُنسط إيراد الطن كم قد بدغ أقصاء في عام 2005/2004

5.1 قرش، وبلغ أدناه في عام \$95/94 3.83 قرش، -2 يتضمن تقرير مناثج أعمال مراكز ريحية نقل البضائم العام

الهندس/ حسام لهيطة رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الاسكندرية

تمثل منظومة النقل متعدد الوسائط محور النقل الحديث والتي ستدحل هي وما بنطق بموافر الخدمات اللوحستية كمعايير ممكز الأستند إليها في تدفقات الإستثمارات للإقتصاديات النامية وهو ما تهتم الدولة متحققه خلال المحلة الحالية والمستقبلية، ونجد ضمس القواعد العديدة اثلك المنظومة ضعمان مشاركة

رأدات نقل البضائع من 180.03 طيون جنيه بنسبة 22.2% عجز قدره 104.3 مليون جنيه بنسبة 27% من إجمالي العجز السقائسات من وحققت ثلاثة منقولات فقط فائض تشميل شغ 11.7 مليون جنيه، العاخطي وطيقًا

ومسائما النقال

وينسبة تغطية (الإيرادات ÷ التكاليف) % بآنت 110 أ% أقميب الشقديرات دراسسة الشطة السكر والحبوب 112.5% ، والحاويات 355.1% ، في حين الرئيسية للسكك المعينية ، فإن أن خام الحديد حقق نسبة تفطية بلفت 100% (أي يثم نقله الصبيب السكة الحديد المستهدف في بالتكلفة) أما باقى المنقولات فقد حققت عجزاً وتراوحت نسبة عام 1998 قدر بحوالي 14.3 مليون التغطية بها ما بين 17% السكر و88% في همم الكول وأن طن يرتفع في عام 2012 إلى حوالي 18.4

أهم هذه السلع هي:	
منتجات البترول	8196
الفوسقات	80.3%
TALLES	66.4%
أحجار وحجر جيري	49.4%
أسمنت	47.2%
الأسمدة	39.7%
مولاس	25.2%

رورجع ذاك إلى تبنى التعريفة المعول بها في نقلها. سرعة قطارات النصائع وتحسين دورة العرمة. - إعادة تنظيم معطَّات البضائع حيث يتم غلال معطات ويلزم تراسة رفع التعريفة المطبقة عاليًا في ظل دراسة حجم البضائع الصغيرة مع إعطاء أهمية لعوامل كثيرة مثل الموسمية الطلب وما تتمتع به السكة الحديد من نقل تك البضائع ومن والتطور في المستقبل ودراسة أراء المستخدمين وأن يتم تدهيم هيث هجم النقل وأن السكة المديد مرتبطة كما سبق أن معطات اليضائع الرئيسية برسائل الشحى والتعريغ مثل أوناش أوضحنا بعدد من المناجم والمسائم الهامة للأسعدة والأسمنت الشوكة ، والأوناش العملاقة لجنب الستخدمين. والسكر ومعامل تكرير البترول والصوامع وجميع للوائي ، أي الأهتمام بنظام الملهمات لنقل البضائع. أن البنية الأساسية لنقل البضائم والتمثلة في وصول الشبكة - تشجيم النقل بالماريات حيث إن استخدام الماريات بوفر إلى مواقم الإنتاج مما يمكن السكة الحديد من زيادة نصيبها من العمالة ويجنب تلف السلع القيمية ويتطلب الأمر دراسة نظام نقل تلك البضائع وبالتعريفة المناسبة خاصة للسلع التي تتمثع نيها السكة العديد بميزة تنافسية في النقل.

السكة الحديد . إن التعريفة المعمول بها في نقل البضائع منخفضة جدًا - يهب أخد مميزات السكة العديد في الاعتبار على أساس بالقارنة بالمستوى الفعلى في الدول الأغرى ومرتفعة قليلاً منافستها للوسائل الأخرى لما لها من معيزات كبيرة في الأمان في حالة الأخذ بالاعتبار القوة الشرائية ومساوية لها في حالة أخذ الناتج للعلى الإجمالي في الاعتبار، 3 – يمن أهم مشكلات نقل البضائ وسائل النقل الأخرى حيث تعمل السكة العديد بالتعاون مع

ليس هناك التزام بجدول تشغيل قطارات المضائع،

الاسطاش الشديد في سرعة قطارات البصائع لأن اليرى للبضائع ليتم إعادة النقل من الباب للباب كسابق عهدنا مريات البضاعة في معظمها ليس بها قرامل ، ولذلك قان بالسكة العديد وأن تعمل السكة العديد كركيل لنقل البضائع 2004/2005 وتسير قطارات البضائع في وات الليل

- المنافسة الشديدة التي تلقاها من رسيلة النقل بالشاجنات. انتفاض عبد الهرارات للتصممة لقطارات نقل البضائع وانفقاش كقاءتها وسوف يزداد انخفاض جرارات نقل البضائع وتعويلها لتقل الركاب كما سبق وهدث في السبعينات وبداية الثنائينات لما تعانيه السكة المديد حاليًا من نقس الجرارات ونقص قطم الغيار وسوء الصيانة.

وجود طاقات غير مستظة.

وصول بضائعهم.

تعدد للمطات الصغيرة للبضائع حيث يوجد 300 معطة لتداول البضائع وكثير منها صغير أدرجة أنها غير كقح نصيب مشاركة السكك المديدية في نقل البضائع لتصويب

طابّة الخط محدورة بالسرعة المنخفضة لقطارات البضائع ومنسق للنقل المتكامل فيما يتطق بالعاويات (كما سبق أنّ أوغممنا) وتعمل كمغازن يمعدات التغزين ، - إن لنقل البضائع دور هام في تخليض العجز الذي تعالى منه السكة المديد ، حيث لا ينبغي أن يكون مناك أي دعم لنقل البضائم إن هامش النقل من المفترض أن يكون حوالي 7% ولقد ارتفعت أسعار السلم ارتفاعًا كبيرًا وفالت تعريفة نقل البضائم ثابتة مما أدى إلى انخفاض هامش النقل بسببة كبيرة

ومما سبق يتبين عدم تعقيق هذا المستهدف حيث بلغ وزن البضائع المنقولة 11 مليون طن في عام 2005/2004.

5 → ومن المومس به لزيادة تصيب السكة المديد في عقل البضائع

متكامل لنقل الماويات لانها كما سبق ان اوضحما تحقق ربحاً

والسرعة العالية والنقة في المواعيد والعجم الكبير للنقل.

تتمية التسويق بإدخال نظام النقل بالتشغيل المتكامي مع

الشركات المشتركة فلنقل باللواري إلى أن يتم إنشاء شركة النقل

لجداول محددة وإثاحة مطهمات البضائع - تطوير عربات المضائم بإمدادها بالفرامل حثى يتسنى زيادة

مين تشغيل قطارات البضائع حيث يتم التشغيل طبقًا

، لذا يجِب دراسة التعريفة لتعكس التكلفة الكلية. طول زمن دورة عربات البضائع التي تعرف بثنها الفترة - ضرورة تدعيم وبقيفة التسويق في حجال غدمة نقل البضائم الزمنية التي تمر بين تقديم العربة الشحن مرتين والتي تصل ويقطلب ذلك أن تتحول السكة الحديد من التوجه الإنتاجي إلى إلى أكثر من 11 يومًا ويذاك فإن السكة الحديد تعاشى من عدم التوجه التسويقي إذ أصبحت وظيفة التسويق أهم وظائف الإدارة أستغلال الطاقات المثلحة لأسطول نقل البضائع مما بترتب عليه لدعم دور ألسكة العديد في سوق النقل وجنداب مزيد من المنقولات وغامية تاك التي تتمتع فيها السكة المديد بميزة تتافسية.

أصحاب السلع لا يمكن لهم العصول على أية معلومات لوقت - دراسة احتياجات عمالاء السكة الحديد من حيث تواير مزيد من مريات البضائع بعالة جيدة للمستخدمين وتحسين الحالة العامة للعربات وزيادة عدد تردد تشغيل قطارات البضائع وتوزيع العربات يما يناسب احتياج المنتخدمين طبقًا لمبدأ (just in fime).

4 – لقد أوصت دراستات النقل على المستوى القومي زيادة – العمل على تحفيض رمن دورة العربة الفعلية بالمقارنة مع زمن الدورة المطية مما يترتب عليه إمكامية مصاعفة أوزان المنقولات بدون أية استثمارات إضافية.

الدبيد والنقل النهري) يمكن أن يوجد مزليا تتعلق بإقتصاديات الحجم وتقليل إحتمالات الخصائر والتلفيات بما يسهم في تعظيم المنقعة المكانية والزمانية للبضائع المنقولة ، لكن متى يمكن أن يتحقق كل ذاك؟

السكك المديدية في مصر مؤهلة إلى حد كبير للمساهمة مفاعلية في منظومة النقل متعدد الوسائط للبضائع، لكن بيقي أنّ تتضمن إستراتيجية النقل في مصر إرساء خطط التعظيم نور والى الموانئ كما أن مشاركة وسائط الذقل الأخرى (السكة السكك الحديدية في نقل النصدع والتحول من قصر دوره على

مختلف وسائل التقل طالما كإنت متاحة وثبت جدواها إقتصاديا وَمْنِياً فِي عملية النقل، وربطاً لهذا الموضوع مع رؤيتنا المتعلقة بأنه في إطار خطط تطوير الموانئ المسرية فمن الضروري أن حدث نوع من التركيز على ربط الموانئ البحرية بالشرابين الداخلية ومراكر الإنتاج والثوزيع وهو ما يتوقع أن ينتج عمه كثير من المرايا أهمها تتفيف الضعط على الطرق البرية كمحور وحيد للنقل يكاد يكتسب وضعاً لمتكارياً للتجارة المنقولة من

نم بالسععة ألا

بقية للنشورفي الصفحة السابقة مهندس التركيز في نقل أن ترتبط بمراكز الإنتاج والتوزيع وترتبط بشبكة السكة الحديد

3 - كما يجب أن تبادر السكك الصيدية بتحريل عدد من منافع كثيرة فعوائد مخازنها في للواقع المختلفة إلى مناطق عبور البضاعة نقل البضائم (النواوث) Transshipment ، بحيث يسهل من خلالها الربط مع

عوائد نقل الأقراد، وكذلك مخاطر وسائل النقل الأخرى في رحلة (سابقة أو تالية) للبضائع 4 - إلى جانب ضرورة تجهيز السكك الحديدية بمرعيات خاصة ممكن أن تكون أقل مما تواجهها الممكك من العربات المتفصمة التي تتناسب في مواصفاتها مع المدينية لعقل الأقراد، إذن ما هي التصورات نوعيات خاصة من البضائع مثل البصائع التي تحتاج درجات حرارة معينة اثناء نظها (REEFER CARGO) وكذلك

الحديدية بقاعلية في منظومة النقل متعد الوسائط والمساهمة موعدات الكيماويات وغيرها، بما يشجم أصحاب هذه النوعية بفاعدية في نقل البضائم كشريان داخلي الربط مم الموانئ من البضائع على إستخدام السكة الحديد كوسيلة لتقلها. 5 - وفي إطار تصميم إستراتيجية التشغيل فيجد أن تتصمن

I - يرتبط نجاع السكك العديدية في الربط مع وسائط النقل تشغيل ما يعرف بـ "Shuttle Train" مع مسرورة نظام المُعتلفة بضرورة إصدار قرارات عليا ذات طبيعة إلزامية لفقل التتبع البضاعة "Tracking" بمكن صاحب الشأن سواه يوعيات من النصائع عبر كل وسيطة من وسائط النقل المتاحة الثاقل أو صاحب البضاعة أو مستلم البضاعة أو غيرهم من

التعرف على مكان وجود بضاعته من خلال نظم عالمية متاحة

الأقراد، وفي هذا التواجد بالفعل في مختلف ربوع مصر

يمكى أن يكون أكبر بكثير من والمشكلات الناجمة عن نقل البضائع

بشأن الإشتراءلات الواجب توافرها لضمان مساهمة السكك

البحرية ومركز الإنتاج والتوريع

2 - فسرورة النوسع في إيشاء المواس الحافة داخلياً مع مراعاة ومعروفة سواء "GPRS" أو "Scanner".

ريان / فاروق عبد المنعم الصايخ خبير وستشار يحري

كان الافتتاح الذي تم في 15 سبتمبر 1830 لأول خط حديدي في العالم لربط مانشستر مدينة القطن الكبرى بميناء ليفربول المزدهر هو النمط الأصيل لشبكات السكك المديدية في مختلف

أشحاء العالم ويذلك بدأ عصر السكك المدينية Rail Ways. وكان الافتتاح الذي تم في 10 يناير 1863 لأول شبكة قطارات تحت الأرض في العالم تجت أسم «الانيوب» لتسير تحت شوارع العاصمة البريطانية لندن السافة تمتد نمو 470 كيار متر تشتَّمل على 6 خطوط رئيسية يرجد بها 274 مصلة هن النمط الأصيل لشبكات قطارات الأنفاق لى مختلف أنهاء العالم وبذلك بدأ عصر مترو الانفاق Under Ground Rail Ways.

وكان الافتتاح الذي تم في عام 1834 لأول خط حديدي قدر له أن يمتد في الاشماد السوفيتي بين ستالينجراد وتساركوي سيارتم في ألمانيا 1835 وإيطاليا 1835 ويلجيكا 1836 (بروكسل نتويرب) واستراليا 1850 والهند 1853 وجنوب الريقيا 1860 وأمريكا 1869 واليابان 1872 (طركيو / يوكوهوما) والصبي 1876 ... إلغ هو مناسبة سعيدة لهذه الدول .. وتتابعت

وكان الافتتاح الذي تم في 23 أبريل 2005 لأمدث غط حديدي دولي عندما انطلقت من العاصمة التركية أنقرة أولى رحالات قطار العرير التجاري الذي ظل متوقفا على مدى عقود ويمر مسعة دول (تركيا، إيران، تركمانستان، طاجيكستان، أورياكستان، اليرغينستان، كازاخستان) خلال رحلة تُمتد لسأفة 10560 كيلو متر يقطعها في مدة تستغرق 38 يوماً هو تدعيم النقل بالسكك المديدية بين مشرق أورويا وغرب أسياء

وفي كل هذه الدول - وكثير غيرها - كانت السكك المديدية تصم حداً لعزلة البلاد وتمكن عامة الناس من ريارة الأنماء الأغري منها وتخلق صناعات وأسواقاً وطنية جديدة كانت بدورها حافراً لزيد من التغييرات في المجال الصناعي نظراً الحاجة إلى الحديد والصلب لصنم قصدان السكك المديدية والقطارات وغيرها ثم أن الصناعات الأشرى وجدت ما يساعدها على النهوش بع تغليض أجور شمن البضائع وزيادة السرعة في تسبيم المشمونات وتهيئة الوسيلة الفعالة النقل للازمة التطورات الصناعية الهائلة التي كانت تُعدِث في تلك الأيام

ويدين العالم بالكثير إلى الرواد الريطانيين الذين أنشاوا السكك الصيدية وإلى جورج ستينسون George Stephenson بمنة خامنة كما يعند الشكر إلى ريتشارد ترمينك Richard Trevithick ررائف الان Ralph Allen كما يعتد الشكر أيضاً إلى شارلر بيرسون Charles Pearson مساحب فكرة مترو الأنفاق

وكانت مصر أول دولة أفريقية تعرف السكك الحديدية حينما قرر الخديوى عياس الأول (1848 - 1854) عام 1851 في إنشاء شط حديدي يربط الإسكندرية بالسويس عبر القاهرة بهدف نقل البضائع من البعر المتوسط إلى البحر الأحمر «قبل افتتاح قناة السريس في 17 نوغمبر 1869) ريداً العمل عام 1852 واستكمل في عهد التقديوي إسماعيل (1863 – 1879) وبعد أن تم الهيكل الأساسس للشبكة شهدت عقود السنوات التي تعاقبت بعد ذلك إتمام المطوط الأخرى الرئيسية والفرعية والوصلات وإجراء الشحسينات اللازمة حيث امتنت الشيكة إلى أسيوط 1874 رالأتمبر 1888 ورفح من القنطرة شرق 1918 ووأدى حلقا 1926 و.... إلَّمْ. السكك الحديدية ... 1814

يعكن القول أن قطاع السكك الحديدية هو الأب لجميع وسائل النقل حيث يعد من أمم أنماطها

1- أهم القطاعات التي لها اتصال مباشر بالجماهير.

2- القدرة على رنقل أحجام وكميات كبيرة بتكلفة منافسة.

3- الأكثر أماناً مقارنة برسائل النقل الأخرى (شاحثات صنادل نهرية). 4- عدم وجود عوائق على الطريق خلال الرحلة (كثافة مرورية . اختناقات مرورية، حوادث طرق. شابورة مسابية).

5- النصاص استهلاك العاقة حيث تحتاج الشاحنة الواحدة لنقل مان واحد من البضائع إلى

وولو عرفها أين بنحن ومادارجوري بينا وولينا ولعرفها ومادار تضعل وفعلناه كماريجب رابراها مالنكوالن

ثَّلاث تُضعاف الطاقة التي يستهلكها قطار من عدد من العربات لثقل تفس الطن، 6- المد من التاوث البيثي بالمقارنة بتلك الناجمة عن الحركة المرورية المكتفة على الطرق البرية. 7- القدرة على خدمة المهود الحربي للقوات السلمة في وقت الحرب فضلاً عن السائدة في نقل

نتائج التجربة بعد فترة معينة.

النضاعة أثناء عملية الثقل

معلومات ... وحقائق

المدات والعثاد والأسلحة والشفائر لإعادة الانتشار والتحركات في وقت السلم. ه الهيئة القومية لسكك حديد مصر الجهة الرحيدة النوط بها القيام بأعدال تخطيط وتنفيذ أنشطة نقل الركاب والبضائع بالسكك

6 -مع ضرورة إيجاد نظام أمنى مشدد الحكام عدم فقد

ثعد المنائج المتوقعة على إرساء منطومة لنقن النضائع عالسكة

الحديد متصمدة العناصر المشار إليها عطيمة الأثراء وهو ما سعق

السادة المسئولين سواء بوزارة النقل أو يهيئة السكك الحديدية، هي

حويض هذا التحديء خلال المرحمة المقيلة، وأخيراً .. فقد كانت خموة

إيجابية أن بادرت السكك الحديدية بتطوير بعض القدمات وتطبيق

منادئ Land Lord فيما يتطق بالأراضني والمشازن وبعض

أنشطة التداول والتخزين وغيرها، وهو المبدأ التي تحوات ممقتصاه

جهات الدولة إلى أن تعلك ولا تدير، وفي خطوة تكاملية مع هده

الإنجامات قمن التوقع أن يتيح منح فرص القطاع الخاص بإنشاء

وتشغيل بعض الحطوط إلى تحفيف كثير من الأعباء على الدولة

خاصة فما يتعق بالحصول على فاطرات بمواصفات معينة

تتاسب هذه الترعية من الخيمة، وسيظل دور الدولة قائماً لتعلين

الإستثمارات وتوجية الإجراءات نحو التيسير وعلى أن يثم تقييم

المديدية في مصر وذلك من خلال الإدارات المعنية التي يحتويها هبكلها التنظيمي (قرار جمهوري رقم 152 استة 1980).

الحق ... والحقيقة

الحق الدى يحب أن يقال هو أن السكك الحديدية التي كانت يضرب بها المثل في الانضباط وكفاءة أداء المقدمات تشهد حالياً حالة من عدم التوازن و لارتباك ويعيداً عن الاسطوانة لمشروخة عن قصور الوارد ونقص التمويل وضعف الإمكانيات ومهما كانت الأسباب لتبرير ذلك فإن المقيقة الواقعة تشهد بأن ذلك نتيجة ادخفاض مسترى الإدارة خاصة بعد انتشار فكرة المسويبة في تعيين الوظفين والعمال وإهمال الرقابة على التشفيل طبقاً للاشتر طات والمعايير المعددة فضلاً عن إهمال أو غياب المتابعة والصيانة والتسويق والمساطة والمماسبة وعدم الاستقلال الأمثل لغدمات نقل البضائع على أسمس فئية واقتصادية سليمة وعدم الاهتمام بثقافة المنافسة مع وسائل النقل الداخلي الأخرى (الشاحنات الصنادل) ويما يعلق الأنسب والألفضل والأنقم لسوقي . نقل البضائع في مصر

ه خدمات نقل البضائع

لا يشكل ثقل البضائع بالسَّكك العديدية في مصر أهمية - بالرغم من ضرورة ذلك - وتشير الأهصائيات أن النقل بالشاحنات (الطرق البرية) المرتفعة المتكلفة يمثل حوالي 97% من حركة النقل الداغلي والنسبة الباقية ومقدارها 3% فتركت للنقل النيري (الصنادل) والسكك المديدية (القطارات) وتشير احصائيات الاتحاد الأوروري (25 دولة) لعام 2002 إلى أن إسهام .لسكك الحديدية في نقل البضائع في دول الاتحاد بمثل لاتفيا 75%، رومانيا 47.4%، بلغاريا 52%، النمساً 44.4%، السويد 37%، المجر 28%، المائيا 17.5%، فرنسا 17%، انجلترا 1.6%

أما إسهام السكك الحديدية بالتسبة انقل تجارة مصر الفارجية من الماني إلى داخل البلاد وبالعكس فهو متواضع ويتركز في شحنات الحبوب الصب والقحم الواردة من مينائي الإسكندرية ودمياط علاوة على عبد محدود من الحاويات من ميناء السخنة إلى دمياط ويورسميد والإسكندرية بينما تلعب دوراً تَانوياً بالنسبة البضائع الممدرة بالرغم مما هو ممكن ومتاح وذلك نتيجة عدم كفاية أو عدم كفاءة تسهيلات نقل البِضَائع (عربات مسطحة، مقفلة، مفتوحة، هوير، صهريجية، صندوقية... إلخ) وتمثلك الهيئة 12 ألف عربة نقل بضائع ذات أنواع وطرازات وحمولات مختلفة يدعمها 169 جرار. • نظام إشارات السكك المحديدية

يوجد نوعين من الإشارات التي توفر الأمان بالتحكم في حركة القطارات على الضطوط وهي:

1- إشارات السيماطور Semaphore

يتم تشغيلها ميكانيكياً (يدويا) ولا يمكن رؤيتها من بعيد خاصة عندم تكون الرؤية ضعيفة وتعثل الخطوط المزودة بها 88٪.

2- إشارات الأضواء الثلوثة

يتم تشعيلها كهريائياً وهي شبيهة باشارات للرور وتوضح عند رؤبتها مضاءة معان مختلفة للسائقين ويمكن رؤيتها من مسافات بعيدة وتمثل الخطوط المزودة.

سائم بالسمع أن

يضة المنشور في الصفحة السابقة ريان / فاروق عبد التعم السابخ والعمالة

يمن وبيات بدارين قائدي قطارات. محمداين عساكر النريسة. الهنزرية. الوقارين. عمال الصيانة والررش خامساء بحث إمكانية استقلالية أكبر الهيئة والمزاقانات والاشارات، ملاحظي البلوكات والتشغيل والأبراج ... إلخ) وتعتبر كثافة العمالة في مصر (17 عامل لكل كيار متر) حوالي ثلاثة أضعاف متوسط الكثافة العالمي (6.4 عامل لكل قايضة تلخذ صورة شركات قطاع الأعمال العام أر

ان المشكلة الرئيسية المتعلقة بشأن تحسين أداء السكك الحديدية لا تتعلق بعدم الرغبة من مانب كالمكومة لكن يرجع الأمر إلى عدم توافر التمويل الكافي الذي يمكن الاعتماد عليه القيام بهذه المهمة ويضعف الإطار المؤسسى اللازم للإدارة السليمة بها وتشير المعلومات أو على الأقل ما هو مناح منها أن إجمالي العجز المرحل في 30 يونيو 2003 مبلغ 9.25 مليار جبيه وأن مسائر الهيئة تصل إلى 1.6 مليار جنيه سنوياً ومن أعجب وأكثر الأمور إثارة ما نشر (الأهرام 3 فبراير 2007) عن أن منها 715 مليون جنيه!!! خصومات وإعفاءات على التذاكر للعاملين

الأمل ... والمأمول

تتلخص السياسات والإجراءات والخطوات التي يمكن انباعها - إذا حسنت النوايا وتضافرت لمهود لتطور وتحسين خدمات النقل بالسكك الحديدية في العنامس الآتية: أولاً؛ تحديد المشكلة تحديداً واقعياً لا يتوقف عند حاضرها بل الوقوف على أصولها ثم تتبع

تاريخها والتطورات التي مرت بها والمعالجات والإحراءات التي ثم اتخاذها ووضع برامج تهدف إلى مصابرة التطورات الفنية والإدارية والتشغيلية العالمية في عالم القطارات Trains والجرارات Locomotives خاصة بعد ظهور أجيال منها متطورة عالية التقنية وذلك يحتاج إلى رؤية مغتلقة وقهم مختلف وأساليب مختلفة وأناس مختلفين.

ثاثياً؛ يحتاج نشاط النقل بالسكك الحديدية إلى هجم استثمار ورأس مال كبير وإلى أعداد كبيرة من اليد العاملة وتتمكم فيه - عادة - وفي معظم الدول سياسات احتكارية لأن النقل بالسكك المديدية سوء الركاب أو البضائع في معظم الدول من المتصاص الحكومة والقطاع لعام والد غصصت الحكومة المصرية مبلغ خمسة مليارات جنيه لإعادة هيكلة وتطوير وإصلاح اسكك المديدية (تسلمت لهيئة منها فعلاً ثلاثة مليارات جنيه) كما سمعت العكومة للهيئة باقتراض 3.5 مليار جنبه من هيئات ومؤسسات الثمويل الدولية وبعد أن توافرت الموارد المالية

 تحويل أسلوب الإدارة من الإطار التشغيلي إلى الإطار الإداري العديث. 2- تطبيق الفكر التشغيلي التجاري على أسس اقتصادية تمكمها آليات السوق. 3- تقديم خدمات وتسميلات أكثر حضارة الركاب لتجليق خدمة أمنة ومريحة وأهالة. 4- تطوير وتحديث الخطوط الحالية لتصبح أكثر أماناً لضمان سائمة وسائسة سير القطارات. 5- ارْدوج الخطوط القرنية والقرعية والومبلات.

6- صبيانة والعلال المعدات و الآلات والقضبان والمزاقاتات ومفاتيح التحويلات والإشارات وتصمين سبل الصبيانة الوقائية والدورية والقمص لأساطيل القطارات والجرارات 7- إحلال الإشارات الكهربائية الماونة بدلاً من السيماقورات.

8-- شراء جرارات جديدة وإصلاح وإعادة تحبيث الجرارات القبيمة. 9- زيادة عدد عربات الركاب ونقل البضائم والأرصقة بالمطات

10- إعادة هيكلة العمالة ورعادة التأهيل كعملة فنية مطلوبة ورقم كفاءة أداء وإنتاجية العاملين ومراجعة وتحسين الممارسات الإدارية والتشفيلية.

11 – توفير نظام أتصال متطور وحديث.

12- تطبيق معايير الأمن والسلامة والتفتيش الدوري بما يؤدي تخفيف معدلات مختلف أنواع الحوادث. 13 - زيادة أعداد وسرعات القطارات العاملة لخفض زمن الرحلة الذي يؤدي بدوره إلى رقع كفاءة تشغيل وصولاً إلى خدمات أفضل وتكلفة نقل أقن وأداء سهل وزمن رحلة أفضل.

14- ترشيد وأحكام بعض بنود الصرف (قطع غيار - استهلاك وآود ... إلح) الثاء القيام بعملية تنبؤ الطلب على خدمات ،قل الركاب والبصائع في مصر افترة نصف قرن قادم والمتطنبات الننظيمية والمضروعات المستقبلية وتكلفتها وأواويات تنفيذها وأساليب تعويلها وإد رتها والبنية الاساسية اللازمة مواجهة هذه المطالب والتي ينبغي ترجعتها إلى خطة عمل

تغصبلية تنم إما بالتزامن أو على مراحل وفقاً للأولويات وإيها: ترفير خدمة نقل بضائع للمناطق المرة والمواتى البحرية والجافة وأماكن وتجمعات التمسيع الكبرى ذات المسيغة التصديرية والتي تصلح منتجاتها التحريه (6 أكتربر، 10 رمضان،

برج العرب. السمادات ... إلخ) وهذا يتطلب: أ- الربط بشبكة الخطوط الرئيسية متشغيل قطارات لخطوط محددة ومجدولة 2- توفير البيانات والمطومات عن حركة قطارات نقل البضائم (نوعاً، كماً، توجهاً، وقناً)، 3- تلبية متطلبات الشاحتين بإبراج هذه المتطلبات في جداول مسارات القطارات 4- عقد اتفاقیات وعقوی طویلة الأجل مع شرکات التصدیر والاستیراد ومنع تخفیضات الکمیات الکبیرة. 5- الثاكيد على أن تكون السياسات السعرية جائبة ومعتدة وتطمئن الشاحن على الإستعرارية

> في إطار التكلفة التي بني عليها دراسته. 6- إعادة تخطيط وهيكلة الموارد الحاصة بخدمات نقل البضائم.

أ- زيادة عند عربان نقل البضائم Freight Cars لزيادة السعة الاستيمانية لعطيات نقل البضائح. 8- تعوير المفهوم التسويقي لنقَّل البضائع والمروبة في معاملة العملاء والمتابعة المستعرة الآيات السوق والعمل علي جئب عملام جند

9- النقل بالماويات هو حالياً عصب التجارة الدولية ويجب تجهيز عربات نقل خاصة الشحن الحاويات مما يتيح جذب هذا النوع من الشحنات والتعامل معه بكفاءة مع توفير الأوناش والمعدات

الأرضية وساحات التخزين i'erminals يعمل بالهيئة أكثر من 85 ألف موظف وعامل من كافة التخصصات (مهندسين. موتفين. ووسائل النقل الأرمنية الأخرى وعيرها. القربية اسكك حديد مصر وتحويلها إلى شركة

يشارك قيها القطاع العام والخاص وجدير بالتسجيل أن الهيئة أسست عام 2004 الشركة المسرية لمشروعات السكك المديدية والنقل بهدف تطوير وإعادة هيكلة قطاع خدمات السكك الصيدية بالتعاون مع القطاع الخاص وتعظيم الاستفادة من أصول الهيئة

الثَّابِنَةَ وِالنَّحَرِكَةِ (أَراضِي. منشقت. وهدات متحركة). ساهساء رقع كفاءة وإنتاجية نقل البضائم بالسكك المديدية يمكن أن يساعد في تحويل حركة نقل البضائع بعيداً عن شبكة الطرق البرية الآمر الذي يؤدي إلي. أ- تقليل العاجة القيام باستثمارات مكلفة من أجل تُوسيع طاقة شبكة الطرق البرية لواجهة

الطاب المشامي على نقل البضائم. 2- تقليل الأثار البيئية السلبية سبَّجة زيادة أعداد الشاحنات على الطرق البرية.

 3- تقليل الأثار الاقتصادية نثيجة زيادة استهلاك الهؤود بالشاحات. سأبها؛ مبغة رؤية مستقبلية لما يبيمي أن تكون عليه الأمور الأساسية المتطقة بنظام النقل المتعدد الرسائط Multi Modal Transport بتحديد وإنشاء نقط تقابل وسائل النقل الداخلي الثلاثة

لتبادل البضائم بين وحداتها لتقعيل هذا النظاب كامناً؛ بعث إمكانية توفير قطارات ذات حمولة مزدوجة لنقل العاويات Double Stack Container Trains لاستيعاب المزيد من الماويات وللاستفادة من نظرية ،قتصابية المجم

الكبير على أن يوضع في الاهتبار أن التحميل الثنائي يتطلب بنية أسسية شمقة. تناسطه تعديل الحد الأدنى للأجور لتشجيع العاملين وليتناسب مع احتياجاتهم المعيشية وحتى لا يتعكس على انتقاش إنتاجياتهم مع ريطً الموافر والمكافأت بالإنتاج الطقيقي والأداء المثمير

عاشراً؛ تشجيع مشاركة القطاح الذاص والاستثماري بإصدار تشريع يجعل الاستثمار خاصة في مجال إنشاء الضلوط الجديدة مغترها أمام المستثمر الأجنبي والمطى بشكل أكثر شفافية واقل خطورة ويما يؤدى إلى تغيير هيكل قطاع السكك المدينية بعدم الاعتماد عنى تمويل الموازبة العامة للدولة فقط ويتشير دراسة أجراها البنك الدولي عام 1999 إلى أن هناك 14 دولة منحت 37 عقد إدارة وصيانة خطوط السكك التديدية القطاع الخاص.

حادى عشر، حمد جميع أنواع العمالة الفنية المطلوبة لهيئة السكك العديدية ووضع البرامج التعليمية المطاوية الكوادر البشرية التي ستعمل في الهيئة مستقبلاً لسد هذه الاستياجات مع إعادة تأهيل العمالة الزائدة الموجودة ولا يستفاد منها.

المن عشر: تففيض الإجراءات البيروتراطية القصى حد الآنه كلما تعدبت وتعقدت الإجراءات تزايدت هرص هروب الشاحدين وذاته لضمان حمم نقل مناسب يحقق عائداً يثوافق مع الاستثمار الذي قد تجد فيه الهيئة حجماً كبيراً ويتسم بدرجةً من المفاطرة ثالثاً عشر: تعديل التشريعات المنظمة لمرفق السكك الحديدية حيث يشير تقرير مركز بعوث

ودراسات الهندسية المدنية بجامعة القاهرة (سبتمبر 2004) إلى أن التشريعات: أ- خلت من الالتزام بوضع معايير ومواصفات السلامة وجودة الفدمة تلتزم بإصدارها الهيئة ذاتها لتلزم بها نفسها أولاً ثم تلزم بها الجهات المعنية الأخرى ثانياً

2- غلت من الالتزام بإصدار معابير لمواصفات المسانة والمعافظة على منشأت المرفق والقطارات

3- خُلْت مِنْ الافترام بِهِ هِ وِ معابِير أو مواصفات قياسية لخيمات النقل (حالة القطارات، المُزلقانات، المعطات .. إلخ)،

4- خلت من الالتزام بوضع معايير المحافظة على البيئة وابع عشوء في تقبيري - واعتقادي أيضاً - أن إضافة عربة ثلاجة إلى القطار ،ليومي القادم من أسوآن إلى القاهرة (16 مليون نسمة) وشحنها بأسماك بجيرة انسد العلى التي كبرت وتضحمت وتوحشت نتيجة عدم صيدها وارتفاع تكلفة نقلها بالشاحنات يمكن أن يساهم في انخفاض أسعار بيع الأسماك المستهلكين ويؤدى بدوره إلى التقفاش أسعار بيع اللحوم والدواجن ورمكن تلسيق ذلك بالمشاركة مع شركات تسويق الأسماك مع اعتبار ذلك مشروع قومي مركب من مشبريع فرعية (عربات ثلاجة، مَمَازن ميردة، عقود نقل طويلة الأجل ... إلخ) تتكامل وتتسائد فيما بينها لضمان

النجاح وتحقيق الأمداف الطلوبة. ووه وثنا ملاحظة!

لا يفوتني أن أقول أنه كان لافتاً للانتباء أن تصريحات السئولين خلال الشهور اللاضية بشأن خطط إعادة هيكلة وإصلاح وتطوير السكك الحبيدية المزمم اشفاذها كانت تركز على تحسين خدمات نقل الركاب فقط رهذا مفهوم ومطلوب وخطوة في الاتجاء المحجيح ولكن يبدر أن خدمات نقل البضائع فكرة - وفق تقديرهم - لا معنى لها ولا فائدة منها رعم أن الهدف من إنشاء السكك الحديدية في مصر في العقد الخامس من القرن 18 كان ضرورة اتأمين تدفق التحارة الخارحية البريصانية مع الهند ورغم أن الإصلاح المنشود للسكك المديدية في العقد الأول من القرى 21 هو صرورة لتأمير سهواة وسيولة تدفق التجارة الشارجية والداخلية للصرية داخل البلاد بتكلفة متخفضة الأمر الذي يحقق وفورات كبيرة في تكاليف النقل لصالح الاقتصاد القومي فضلاً عن أنه لا يمكن تجاهل أن

خُدمات نقل البِضَائع ثمثل المعدر الرئيسي لتعبة الإبرادات للهبئة. إن متطلبات إصلاح مرفق السكك العديدية منظرة شمراية أصبح حتمياً وتأخير تثفيدها يؤدي إلى جطها أكثر تعقيداً وتكلفة والمأمول أن بُيداً الآن وايس .. غداً،

إتحاد الموانى البحرية العربية

شهد شهر فبراير نشاطاً مكثفاً نحو دعم التعاون العربي في مجال النقل البحرى والمواني البحرية، حيث نظم اتحاد المواني البحرية العربية يومي 18-19 فيرابر 2007 الماضي اجتماع المجنة الغبية لتنمية المهارات اليشرية لتنفيذ استراتيجية تبمية المهارات البشرية بالمواني البحرية العربية ورقع مستوى أداء العنصر البشري بالمواني والمعتبد من مجلس ورّراء النقل العرب، وذلك على هامش الندوة الدولية الثالثة والمشرون «التقنيات الحديثة في المواني ، التي نظمها معهد تدريب للوانى التابع للأكاديمية العربية للطرم والتكتراوجيا والنقل البحرى تحت رعاية معالى وزير النقل الممرى السيد المهندس / محمد لطفي منصور،

كما صرح السيد اللواء/ عصام بدوي - أمي عام اتحاد المواني النحرية العربية بأنه قد تم عقد اجتماع خبراء النقل للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا (الإسكوا) بالقاهرة سعثت فيه اللجنة وسائل تنفيد مذكرة التفاهم في النقل البحري مين الدول العربية، كما جرى بعث تطبيق مهتلس معمد الطفي متصور وزير الثقل للصرى النقل المتعدد الرسائط بين الدول العربية كتوصية مجلس وزراء النقل العرب وازيادة حجم التجارة







نعيم إيراهيم



رثيس إتحاد الموائي



اللواء عصبام يدوي أمرن عام الانتحاد البحرية العربية كما عقد مجلس إدارة اتحاد الموامى البحرية العربية إجتماعه الدورى والمجلة عائلة للطبع في بين أعضاء اتحاد المواني ولتطوير المواني البورية خاصة في مجال تطبيق عظم الأمس واسسلامة ومكافحة

مدينة بورسودان بالسودان الشقيق بدعوة من هيئة الموامي البحرية السودانية ابحث دعم التعاون الثلوث البحري بالموامي البحرية الدربية مُبقأ لمتطنان المنظمة البحرية الدولية (IMO)

1 - أعباد التاس:

تقاعد ENG FRILY PAPE عن 65 عام والذي شغل رطيفة نائب رئيس مجاس الإدارة في شركة MAN DIESEL SE وذلك إطلياراً من 2006/10/31 يمن الجدير بالذكر أن مستر PAPE كان عضو بالشركة عتباراً من 1966 ويذلك قد أمضى 13 عام كعصس مجلس الإدارة وقد تم تعين DR GEBRG PACHTA كرئيس مجلس الإبرة في بوايو 2008 فضلاً عن كوبه مبيراً

وقد بدأ مسترِ PAPE بد تقرجه مهندماً للإنتاج في سنة 1968 ومسئولاً عن العمليات الميكانيكية ثم أصبح رثيساً تقسم الإشتاج، وفي عام 1993 تم تعينه عضو مجلس الإدارة في الشركة حتى تاريخ تقاعدة ومؤاخرا أصبح نائب رئيس مجلس الإدارة أنها قصة نجاح في مجال أكبر شركة إنتاج ماكينات البرزل مستوى العالم وعندما حان دوره في التقاعد ترك مكانه للمنف الثاني يحد أن تداول الخبرة المكتسية حيث لا تؤمن هذه المؤسسات بطود الأقراد

ترسانات AKER تبنى أكبر عبارة في العالم ورقعت شركة STENA REDERI A.B بالسويد عقداً مع ترسانات AKER لتسليم هند (2 عبارة غملاقة) بالإضافة لى إثنين أخرين وتلخ قيمة العقد التقريبية حوالي 512.4

مليون دولار وجدول التسليم الربع الأول والثالث من عام 2010

ويقرل رئيس الترسانة أنهم سمداء لقيامهم بعد عدة سنوات بتجديد سفن عملائهم، حيث يخطط لإقامة علاقات تعاون وبالرغم أنَّ الترسانات تقليديا تخدم العبارات في كل من FINLAND& FRANCE إلا أن أوامر البناء الجديدة لبيها

والشركاح وصناحة اللنقل اللبمرى والمام سع حواثا

تجعلها مشغولة لسنوات عديدة.

إن ترسانات AKER السيمة عشرة لديهم القدرة لبناء عبارات أَى أَلَانَهَا حَيِثُ لَدِيهِمِ الْخَبِرَةِ فِي بِنَاءِ سَفَّنَ الرِّكَابِ وَالْعِبَارَاتِ فضلاً عن ترسانات روما التي لديهم خبرة التمسيم ويناء سفن الركاب وهبارات نقل المعيارات لمدة أكثر من عشرين عام إن سفينة حسولة سسجلة 62000 في طول 787.4 × 105 قدم (240 × 25) متر سوف تجمل 5500 متر من التريلات

700 سياره وعدد من الركاب بيلغ 1200 راكباً وسوف تكون سرعتها التصحيحية حولها 22 عقية. وتتسال أين ترسانات جمع العريقة وأين جهاز التسويق العالمي للحصول على أوامر بناء ولاسيما أن معظم الترسانات مشغولة بالكامل استوات عديدة مقبلة ودعوة للقطاع المسرفي المويل مشروعات بناء السفن ولاسيما أن الودائم الإدخارية مكنسة بدليل الحملة التسريقية لمنح الأفراد قروضا تستعمل

لى السلع الإستهلاكية وليس لها مردود تتموى على المجتمع

وأن البرىامج بيني المهارات الفنية والخيرات ومواجهة المشاكل

العالمية والتحديات التي تواجه المسممين وينائي السفن وكذلك

السوق العالمي، ويقدم الكورس الهندسي تكنواوجيا الهندسة الفراغية مع إجادة نامة للحاسبات الشخصية ولمكتبية وحيث أن التنمية الطمية المستدامة تطلق عناصر شادرة على التطور مع لتكنواوچيا الرقمية التي تداخلت في جميع نواحي المياة وأنَّ تطور المناصر البشرية العاملة في سناعة الهندسة البحرية لابد أن يواكب هذا التقدم

المكوبات على مأن السفن.

والتمسيم لتغطية إحتياجات

ربور للعاهد العلمية البحرية المسرية أن تلاهق هذه التكتواوجيا حتى تضع المهندسين البحرين في مجال المنافسة الضلاقة القادرة على مواجهة هذا التحدى ويحيث لا يقل الستوى الطمى عن مستوى الخبرات المتاحة في سوق الملاحة حتى ينالوا الفرصة للعمل وسط هذه المنافسة الشديدة

2 - إيرام إتفاق GERMANSHER إناقا مع HAPAG-LIOYD أيرمت LLOYD كإطار عمل لتغطية التصنيف والتمثيل القانوني للبحدات التي تبعر تحت إشراف GL CLASS وتضع هذه الخطوة الشراكة بينهم على أساس جديد حيث يتضمن الإتفاق أوآمر البثاء المديثة التي تغضم لإشراف وتصنيف

الهيئة الألمانية وذلك إختصارا للإجراءات الإدارية ومن للطوم أن حوالي 40% من سفن الحاويات العالمة مسنفة GL CLASS بالمناسبة جمع حتى الآن غير مسموح لها أن تعد بصرها إلى الأمام لتنشئ هيئة تصنيف وتسجيلً مصرية بحجة عدم وجود الخيرات المصرية والتسائل هنا من يدير مكاتب هيئات التصنيف العشرة المفوضة من حكومة

3 - أبرمت شركة TOP TANKERS CO إتفاقاً مع SPP SHIP BULDING CO (جمهورية كوريا) لبذء أربعة ماقلات كيماويات حمولة ساكنة 50.000 طن ناقلات كيماويات

الإنتعاد الدولى للمواصلات العامة

عقد لأول مرة في مصر أغزتمر الرابع للإشعاد الدولي المواصلات العامة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تحت رعاية المهندس محمد منصور وزير النقل وبمشاركة مسئولي 90 دولة، وقد صرح المهندس كمال النجى رئيس جهاز النقل البرى بإنه سيتم إعداد مشروع قانون النقل الموهد سيشمل كل ما يتعلق بالنقل بدأ من مشروعات البنية الأساسية وحتى الرقابة على التشغيل وذلك تحت إشراف وزارة النقي.

إدارة الأكاديمية ثركز تدريب سعودي

تقرر إسئاد إدارة مركز التدريب البحرى بميناء اللك عبد العزيز بالتمام للأكانيمية العربية للعلوم والتكنواوجيا والنقل البحرى بالتضامن مع إحدى المهمسات السعوبية للخيمات البحرية والإستثمارية واللوجستية وذاك لدة عشر سنوات وقد صرح الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية بأنه سيتم الإتعاق على تعديل سى المركز ليكون معهداً التعريب البحرى كما مسيتم تتيفير الضيرات والكوادر المتميزة لإدارته ومن المنوقع أن يعدأ المعهد تشاطه إعتباراً من مايو القادم.







A.K. NAGGAR GROUP



Egypt's fidly integrated transport group offered through three divisions

info@egyconline.com

alexsupco@naggar.com

info@naggar.com

Service:-

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company
 Ship Owning
 - up vwning
 - NSC Chartering
 - Egyptian Container Line

Technical

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation (Ship Management)
- . Dan Reefer (Cold Chain Managers)
- · Naggar Engineering (Ship Repairs)

Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient curyo care.

Through a team of dedicated professionals

And

TT IS ALL UNDER ONE ROOF CALL US FOR MORE DETAILS





Norna Shipping Corp. (SAE)

Head office: No. 20. Fatrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 – Egyptian, Tel.: +203 3906000, Fax: +203 4890122,

Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com Cairo Office : No.37, Baghdad Street, Cairo – Egypt , Tel.: +202 2817560 , Fax: +202 2917336

www.egyconline.com

www.naggar.com

A. K. NAGGAR GROUP

The Transport Professionals of Egypt





,这一是小孩子

شدر وتفريغ

سراولها ابتسال التنبحن والقنفريخ لنسطن البنشائ الطامة واصبارات

(حَدُونَة تَشْغُولُ سَاحَاتَ :)

مرازقة أعيدان قداول الحاويات والأنشطة الارتباطة فيها من اعتمال التحميل والتمسيق والتسبيف والتنظل والتشفيت بالساخات لكسافة انسواخ لحساويات السواردة والصسافرة.

(خدوة الحاويات :)

- خدمة نظافة وصبانة وإسلاح الحاويات العادية
- وخدمة صسالة واسسلاح الحساويات المسبردة
- و خدمة اختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- ه خدمة تشــوين الحـاويات المـارغة









www.ship-crew.com



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.

EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

		λog	Genous	Barcelon	i.e.		Silve Por	Home Kon	Shampha	Allugae	Shekou	Port Kellan
EASTBOUND	B. Petengi Dua	058 E	25-Feb	27-Feb	1-Mar	5-Mar	17-Mar	21-Mar	23-Mar	25-Mar	27-Mar	1-Apr
	S. Blanca	041 E	4-Mar	6-Mar	8-Mar	12-Mar	24-Mar	28-Mar	30-Mar	1-Apr	3-Apr	8-Apr
	Canopus	054 E	11-Mar	13-Mar	15-Mar	19-Mar	31-Mar	4-Apr	6-Apr	8-Apr	10-Apr	15-Apr
	S. Azuł	040 E	18-Mer	20-Mar	22-Mar	26-Mar	7-Apr	11-Apr	13-Apr	15-Apr	17-Apr	22-Apr
	Kaga	025 E	25-Mar	27-Mar	29-Mar	2-Apr	14-Apr	18-Apr	20-Apr	22-Apr	24-Apr	29-Apr
	B. Pelangi	059 E	1-Apr	3-Арг	5-Apr	9-Apr	21-Apr	25-Apr	27-Apr	29-Apr	1-May	6-May
	Sirius	058 E	8-Apr	10-Apr	12-Apr	16-Apr	28-Apr	2-May	4-May	6-May	6-May	13-May
	B. Pelangi Dua	059 E	15-Apr	17-Apr	19-Apr	23-Apr	5-May	9-May	11-May	13-May	15-May	20-May
	Kuala Lumpur	001 E	22-Apr	24-Apr	26-Apr	30-Apr	12-May	16-May	18-May	20-May	22-May	27-May
	Сапория	055 €	29-Apr	1-May	3-May	7-May	19-May	23-May	25-May	27-May	29-May	3-Jun

		lo _y	The same of the sa	Allendo	100	A P		Ort fee		Seption 1	Garcelo ₁₁	48
WESTBOUND	Сапорив	054 W	16-Feb	18-Feb	20-Feb	21-Feb	24-Feb	25-Feb	7-Mar	11-Mar	13-Mar	15-Mar
	S. Azul	040 W	23-Feb	25-Feb	27-Feb	28-Feb	3-Mar	4-Mar	14-Mar	18-Mar	20-Mar	22-Mar
	Kaga	025 W	2-Mar	4-Mar	6-Mar	7-Mar	10-Mar	11-Mar	21-Mar	25-Mar	27-Mar	29-Mar
	B. Pelangt	059 W	9-Mar	11-Mar	13-Mar	14-Mar	17-Mar	18-Mar	28-Mar	1-Apr	3-Apr	6-Apr
	Sirius	058 W	18-Mer	18-Mar	20-Mar	21-Mar	24-Mar	25-Mar	4-Арг	8-Apr	10-Apr	12-Apr
	B. Pelangi Dua	059 W	23-Mar	25-Mar	27-Mar	28-Mar	31-Mar	1-Apr	11-Apr	15-Apr	17-Apr	19-Apr
	Kuala Lumpur	001 W	30-Mar	1-Apr	3-Арг	4-Apr	7-Apr	8-Apr	18-Apr	22-Apr	24-Apr	26-Apr
	Canopus	055 W	6-Apr	8-Apr	10-Apr	11-Apr	14-Apr	15-Apr	25-Apr	29-Apr	1-May	3-May
	Leo	036 W	13-Apr	15-Apr	17-Apr	18-Apr	21-Apr	22-Apr	2-May	6-May	8-May	10-May
	Kaga	026 W	20-Apr	22-Apr	24-Apr	25-Apr	28-Apr	29-Apr	9-May	13-May	15-May	17-May

* VIA SINGAPORE

Bangkok, Belawan, Cakculte, Cebu, Chennal, Chittagong, Dhake, Heldia, Ho Chi Minh, Jekarta Leen Chabang, Madras, Manlia, Pelombang Panjang, Pesir, Gudang, Penang, Port Keleng, Semarang, Surabaya VIA HONG KOMG

Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macso, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhaf

* VIA SHANGHAI

Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 066 3344017

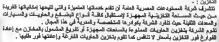
www.kadmar.com



ماشركة القابضة للنقل البحري والبيء شركة المستودعات المصرية العامة



الشركة الرائمة في موال التغزين الجمركي منذ اكثر من غمسون عاما الو الاستندرية. ميناء الدخيلة ميناء نمياظ -ميناء السويس-ميناء سفالجنا-مرسي نوي



تمثلك للشركة أسطول نقل وأوتش رافعة وشوكة للتحديل والتطوق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموالسي المضتلفة والمكسس لمطلسم المساء الجمهوريسة والشسركة علسي استعداد استقدم الشنمة من الياب إلى الياب كطاب العميل .

> تقدم الشركة غدماتها في مهال التغليص الجمركي • لدى الشركة جهاز التفليص الجمركي يتميز بالنقة و المعرجة في الأداء وبألل تكلفة •

تلكم الضركة بأحسال التبزيد والتهميد للرمسائل التي تتطلب نلك بميناء دمياط باستخدام الأ الطمية العديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

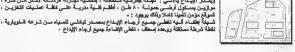


الشمن والتقريغ :-القيام بكافة أعمال الشحن والتقريغ لليضائع الصادرة والواردة .

تدير الشركة إيداع علم بالتوبارية (١ ، ٢) وللذي يعد من اكبر الابداعات بالجمهورية

أسلة مساحة الإسداع العلم ١٨ فسدان مقسمة إلى مضارن ملاقسة لتغزيث البخساء ، وساحات مكن وقة لتغزيات العاريات والبخسائي ، ويقسع الإسداع غسريا معيسلة الإساخة ربة على الطبريق المسجران الكسياد ٣٧ (يبعد ؛ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٠ كم من ميناء النشيلة) ، يمثل بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعدة (مطار برج العرب ، منينة العامرية ، خط سكك هنيذ ، شرعة التوبارية - العنيسة المستاعية بـيرج العرب) - بلتم الإبداع جمسي المعسنت للتفريسية علقم سنت التكامل به التعاريبات واليفسسان السين المستادة والمستادة والتراقزيب ، وكذلك تغزين السيارات ، وتقديم عصلت المتنق والقرز والوزن .

ويمسئل الإسداع بالألسي: لهسلة جمركسة مستكاملة ، إمكانسة تجسلة الرسسالة الاستر من مسرة ، موازيان بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن ، أطقم فله مدرية على كافية عمليات التغزيان ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وألك بوجود: -





نرحب بالسادة العملاء لزيارة الإيداع العام بالنوبارية ك ٢٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

التعمال بالشركة: داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا: جنهوس / إسكندرية

WEB SITE : www.egywarehouse.com : مطمة البيد - E.MAIL : gwegy@hotmail . com : المكانية المكا . F / (EA - 6771 - 6419091); Chall - . F / (64. 71. 7 - 64767 . A - 64. 677) لنزيد من المطرمات عن الاستثمار في مصر قطاع على يولية الاستثمار : www.investment.gov.eg

ما المناد/ ماسد فوالتناس

فطوط الماقة الديهي يكتب على رصيف الحماقة

ما زلت أنتظر القطار .. طال بي الأنتظار في محطة بلا عنوان .. أرى حولي الكثيرين .. منهم من يقف على نفس الرصيف ومنهم من يقف على الرصيف الأخـر 'بـدات أتأمل الوجوه .. وجوه الناس الذين يشغلون المكان ' إن أعينهم زائفة انظراتهم مشتتة! إنهم يلهثون ايبدو عليهم الإرهاق الشديد لبيد أن الإنتظار طال بهم حتى هُقِدوا الأمل في مجيئ القطار ' الإحباط واليأس هو الشعور العام ' والخمول والكسل هما السمة الفالبة ' بيد ان العجميع يشتكي حتى الصراخ لكن الجميع أيضا ليس عنده إستعداد أن يعمل شيئا على الأطلاق ' فقط هو مستعد للشكوى حتى من الشكوى ذاتها ، أخذت أتسآءل عن أسباب تأخر القطار وعن الموعد المتوقع لوصوله دون جدوى ' معظم من سألتهم أستنكروا ذلك السؤال وكانت العبارة الأكثر ترديدا (إنت مالك) وأحيانا كثيرة (أنت

مال أهلك) البعص (أكد) أن القطار أبدا لن ياتي ؛ والبعض (أكد) أن القطار تم سرقته ؛ والبعض (أكد) أنه مخطوط والبعض (أكد) أنه يحتاج إلى عمرة كاملة (والبعض (أكد) أن المحطة غير مؤهلة الإستقبال ذلك القطار اوالبعض (أكد) أن محمد ع قطار آخر لإستقلاله هو الحل الأمثل ا

> لغريب أن الجميم (أكد)على أن وجهة نظره صواب لا يحتمل الخطأ ووجهة نظر الأخرين غطأ لا يعتمل الصواب

والأغرب أن الجميع إتفق على أن القطار ليس له قائد ولا مساعد ولا فني !!! لكن بالتأكيد مناك محصلون ومفتشون كثيرون وكذلك هناك أمن ،، (أمن القطار) ·، (وأمن أصحاب لقطار) ؛ ﴿ وَأَمِن أَبِنَاه أَصِحَابِ القطار ﴾ ؛ ﴿ وَأَمِنَ أَصِيقَاء أَبِنَاء أَصِحَابِ القطار) ؛

أغذت أدقق النظر في حال المحطة التي نقف على رصيفها الاحظت أن أحوالها من السوء يمكان أن تستقيل القطار ــــ أي قطار ـــ فالقضبان متهالكة وأكوام القمامة تماذً الأرجاء والناس لا تميا بإلقاء المزيد في كل الإتجامات ، بيد أن أجزاء من القضبان قد تم تدميرها وأجزاءاً أخرى قد تم سراتها ١١

أصبحت على يقين أن القطار إن يأتي ؛ وإذا جاء قان يتحرك للأمام خطوة واحدة قالناس في حالة سكرهجيب بلا خَمر وفي حالة إعياء شديد بلا مرض وفي حالة شكوى ونقد دون أدنى إستعداد لعمل شيء أي شيُّ أُ

القوضى هي العنوان والفهلوة هي اللغة الرسمية والنوم والاسترخاء والكسل هوسبب النكبة

إذن المشكلة ليست في تأخر القطار أوعدم وجود قائد

لكن المشكلة في هؤلاء الكسالي الذين لا يعملون ويسبِنْهم أن يعمل غيرهم .. المشكلة في الفوضي التي تسيطر على الأجواء .. الشكلة في عدم إحساس الناس بأن المشكلة في أنهم يقتشون في حيرب وأخطاء غيرهم فقط دون أنفسهم االكارثة إبنى أكتشفت أن الجميع بتتفل حلا ؟؟ لكن الحل للنتظر دائما إن يأتي معفرده ،، أن من ينتظرون أن يأتيهم الحل

بالتاكيد مخطئون فالملول أبدأ لن تأتى إلا بالعمل والسهر والعرق والجد والإجتهاد والإنتاج .. إن الرصيف بحتاج إلى نظافة و.لمطة باكطها تحتاج إلى إعادة بناء وتخطيط وهذه الأعمال لن يقوم بها إلا هؤلاء الناس ..الشكلة أن هؤلاء في عالة غياب وعن اا

أذن ما هو المل ٢٩٣ هل تنضم الى المتقدين ونقف في طابور الشكوى ؟

هل تنضم الى هؤلاء للتراصين في طابور لا هم له إلا الكلام ؟ هل نضم أيدينا على رؤوسنا وننتظر أن ياتي الذي لن يأتي ؟ هل نذهب لنشارك في تحطيم ما تبقي من قضبان ؟ هل ستنظر اللحظة المناسبة لنقوم بسرقة أي شيئ لنبيعه بأي ثمن لأي أحد ؟

إذن ماذ نفعل ؟؟ بيد أنه لا حل ولا عمل إلا العمل .. العمل بجد العمل بإتقان العمل بإخلاص العمل بحب اثعمل بإيمان للعمل بهدف العمل يجماعية العمل بنظام العمل بالطم العمل بنظافة العمل برقى العمل بتسدمج العمل بفكر العمل بإنتماه .. العمل .. العمل .. العمل العمل في صنعت العمل في هدوء ...

يجب أن نكف وتتوقف عن الفهاوة عن النفاق عن الرياء عن الكسل عن النوم عن الضول عن الكذب عن التشاعد عن التباغض عن الإستقلال عن الكراهية عن الفوضى عن الشكوى وعن الترثرة ومن الرغى عن السرقة من الرشوة عن التعقيد عن الروتين عن الحقد عن الحرام .. المرام ,, الحرام ,, الحرام

ولكن متى نبدا ٢٩٢

أننا لا خيار أمامنا الا أن تبدأ فوراً في العمل ويكف عن الحرام ولكن من يجب عليه أن يبدأ أولا ٢٣٦

إننا جميعا علينا أن نبداً غورا في العمل ولكل منا دوره في المنظومة الإصلاحية الشاملة بيد أن الطريق طويل وشاق وهذا لا يهم على الاطلاق .. المهم هو أن نبدا !!! وقد تكون النتائج بعيدة وقد لا نرى أثرها في القريب الماجل وقد ينقضى الأجل قبل تحقيقه لكن ليس علينا إلا

وإدا بدأنا بالتأكيد مىياتى القطار المنتظر وسنختار قائداً للقطار وسنقضى على البلطجية والمرتزقة داخله وسنصلح القطار حتى يسمع الجعيع .. جعيع من عمل وأجتهد وشعارك في الإصلاح بإخلاص .. والآن على الجميع أن يتوقف عن الكلام وعن الشكوى وعن القهلوة ويبدأ عهد جديد من العمل من أجل البناء

بيد أننى ما زات أقف مشبكما على رصيف العماقة (!!! الوس كذلك ٢٩٩٢



خيما يبدو

و أتشكك كثيراً في مغزى وقوليت تعييكت التعريفة الجمركية خصوصا عيما يحص الملامس والاقمشة والأجهزة الكهربائية ، أترابع أن تكون هذلك موجة كمماد وركود قد تكون هادة وعنيفة وشاملة وأتمنى أن

ه إنشفادات مجلس الشوري على الأبواب أرى من خيرتي المدودة أن الإموان للسلمون أبدأ لن بحصلوا على أية مقاعد جديدة وستحسم هذه الإنتخابات غالباً من الجولة الأولى

 (بنات الليل) فيلم من إخراج وتأليف د/ هالة سرحان مقيقة أنا لا أعرف فى أى أدواع الطوم حصلت هالة على درجة الدكتوراة عموماً إذا لا أحب هذه السيدة ولا أطبق هذا البريامج ولا أعترم الموضوعات

و اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة قنقل رجل محترم وكفي ه عادل رضوان عدلي عبد الرازق معمود ابرالعلا رؤوف مسين حمدي عبد الملطى رجال عنواتهم طهارة البيد ورجاحة العقل أتمنى أن يكون الوزير - أى وزير _ سعيد الحظ وراجح العقل ويضع خولاء في أماكتهم التي يستحقوها .. من أجل مصر لا من أجلهم و رغم كل ما تورده وسائل الإعلام حول الموانى المطورة بيقى ميناء السخنة هو الرائد وهو للحرك وهو المحفق

إدارة الأزمات والكوارث..



ينبغي أن نعترف بأن عالم اليوم هو عالم الأزمات في جميع الجوانب السياسية والإقتصادية والبيئية والسكنية وغير ذلك. ولقد أصبح من المعروف بأن التحدي الكبير الذي يواجه الأفراد والمنظمات والدول يتحدد بسلسلة من الأزمات التي تختلف في طبيعتها وحجمها وعوامل تحريكها مؤدية إلى خلق الصعوبات والمشكلات وإحداث الإنهيارات في القيم والمتقدات والمتلكات. لذا فإن

ممضهوم الأزمة والشكلات والكوارث

التي تعبق تحقيق الأهداف والوصول إليها والشكلة هي اأسم لمالة غير مرغوب فيها وبالتالي يمكن أن تكون وتعمل بمثابة تمهيد الأزمة إدا تخذت مساراً حاداً ومعقداً.

ثانياً: مغمّهم الكارثة

عناك حلط كبير بعن الكارثة والأزمة مظراً للإرتباط الشديد بين المفهومين فالمشكلة التي يباني دون حسم افترة طويلة تتحول إلى كارثة والكوارث هي غالباً الأسباب الرئيسية المسببة للأزمات. فالكارثة هي المالة التي حدثت فعلاً وأدت إلى تدمير وخسائر في الموارد البشرية والبشرية أو كالاهما،

واسباب الكوادث بطلاهاج

- أسباب صناعية تكثوارجية

ثالثاً: أ(أزمة مِي نَثِيجَةً نَهِائِيةً لِتُراكِم مجموعةً مِنْ التَّأْيِراتِ أَوْ خَمُوثِ خَالَ

مفاجئ يؤثر على المقرمات الرئيسية للنظام وتشكل الأزمة تهديد كبير وصريح وواضح لبقاء المنظمة أو المؤسسة أو الشركة أو

* أَسِبَابِ أَلَّا رُمَاتُ مِنْ وَجُمُةَ نَظِرُ [دارية

(1) المعلو مات الخاطئة أوالناقضة

عندما تكون المطومات غير مثاحة أو قاضَرة أو غير دقيقة فإن الإستنتاجات تكون خاطئة فتصبح القرارات أيضا خاطئة وغير سليمة مما يؤدي لظهور أرمة.

(2) التفسير آلداكن آلا مور

إن المختل هي عملية التقدير والتقويم للأمور والاعتماد على الجوانب الوجدانية والعاطفية أكثر من الجرائب العقلانية يجعل القرارت غير والعية ويرتب ذلك نتائج تؤدى في النهاية إلى

هناك ضغوط داخلية وخارجية مثل الضرائب والمنافسة ومطانب العاملين والتكتواوجيا المديدة فتتصارع هذه الضغوط مع بعضها ويجد المدير نفسه وسط هذه الضغوط فيكون قد تقدم مراحل كثيرة في طريقه إلى الأزمة. (4) الجمود والتكرار

قد يكون الجدود وتكرار الروتين اليومي في الحياة الشخصية

والعملية قد تكون مقدمة لمدوث الأزمة. (5) البحث عن الحلول السخلة

إن حل المشكلات والأزمات يتطلب بذل الجهد والعرق وإعمال

العقل أما البحث عن الحلول السهلة يزيد المشكلات ويعقدها يحولها إلى أرمات.

تؤثر الشائعات بشكل كبير على الروح المعنوية وتشيع نوعاً من عدم الثقة ووجود النار تحت الرماد أمر جاهز لأشعال الأزمات

إذا لم يتم إكتشافه. وإطفائها في الوقت الناسب. • إستراتيجيات مواجهة الأزمات

– إستراتيجية العنف في التعامل مع الأرمة. وتستخدم هذه الإستراتبيية مع الأزمة المهولة اللتي لا يتوفر عنها مطومات كافية وكذلك تستخدم مم الأزمات المتطقة بالبادئ والقيم.

مواجهة الأزمات والوعي بها يعد أمراً ضرورياً لتفادي المزيد من الخسائر المادية والمعنوية.

إستقراء تاريخ الأزمة وتصنيفه إلى مراحل. - إستراتيجية وقف النمو تهدف إلى التركيز على قبول الأمر الواقع وبذل الجهد لمنع (2) تفكيك الأزمة إلى الأجزاء المنطقية التي تفاعلت في تدهوره وفي نفس الوقت السعى إلى تقليل درجة تأثير الأزمة

وعدم الرممول إلى درجة الإنفجار وتستحدم في حالة التعامل ثانياً: وقعيد الأهداف «إماطا تحير الأرصة» لابد أن نجاوب على هدا السؤال بصورة علمية ووضع الأهداف

واضحة يقيقة، متدسقة، متكاملة، واقعية، قابلة للقياس، وأن

ثالثاً: الحدّ من تفاقم الأزمة بعد تحديد الأهداف لابد أن بحدد البدائل ، مكنة غير أن تصاعد

قى هذه المرطة لابد من فريق البحث تسجيل كل البدائل التي تطرأ على تفكيرهم للاختيار منها البدائل الجيدة التي نفذت في

وتهدف إلى الإسراع بدغم القوى المشاركة في صناعة الأزمة بعض الأزمات وقد هوجمت في البداية ووصفت بأنها مثالية أو

بعد تحديد البدأش المكنة يجب إخضاعها لدراسة علمية يشترك أيها مجدوعة من القيراء والمتقصصين: قريق الأزمة و بعض

وآذيراً: النموذج الإسلامين للحارة الأزسات: * ما هم الخطوات الغنية الدارة الأزمة قبل - أن بكون مرجع إدارة الأزمة نابع من كتاب الله وسنة رسول

تكوين فريق عمل لوقت الأزمات وإمداده بأقضل الكوادر - الشعور بالطمأنينة والثقة بالله ثم الثقة بالذات والنفس.

الاستفادة مما سبق من تُجارب ما فيية

- عدم تقليد المنظمات الأخرى في حلول الأزمات التي تتبعها - الإبداع والتجديد في المواقف العصبية وإشعال روح الإبداع فيدا يناسب منظمة ليس بالضرورة أن يناسب منظمة أخرى لمدم تكافؤ الظروف بين المنظمات

عل الشكلات وقت الأزمات بتحديد المشكلة ولِجراء المشورة - المبادأة والإبتكار فيما يخدم تغيير المنظمة نحو الأفضل -- أن يثيني إدارة الأزمات داخل المنظمات قائداً يتمتع بعملات تؤهله لإدارة الأزمات وحل الشكلات

- العمل عُلى حصر الأرسان التي قد تصدد في العاضر ~ الموازنة الموضوعية بين البدائل المتاحة واختيار أقربها إلى

- الإستخارة في الأمر. والأزمة يجب ألا تدار فقط من خلال المدير الشارق وإنما من خلال - التمسك بالقيم والمثل والأخلاق والسلوكيات الحسنة عن



أوزاء نريد أن نعرف (المشكلة) هي حالة من التوثر وعدم الرضيي نتيجة لوجود بعض الصعوبات

مع قضايا الرأى العام والإضطرابات. استراتيجية التجزئة

وتستخدم في الأزمات الكبيرة حيث يتم تجزئتها إلى أزمات تكونرمن نوع وأحد منفيرة ذات مُنفوط أقل مما يسهل التعامل معها. - استرائيجية إجماض العكر السائي اللازمة

ويمثل الفكر الذي يقف وراء الأرمة في صورة إتجاهات معينة أحداث الأزمة التفكير في الية للحد من الفاقعها من خلال تحديد تأثير شديد على قوة الازمة وتركز هذه الإستراتيچية على الناثير بدائل أولية أو علاجات مسكنة. ني هذا الفكر وإضعاف الأمس التي يقوم عليها حيث ينصرف وأبعاً؛ يُحديث البدائل الممكنة منها بعض القوى وتضعف الأزمة،

- إستراتبجيةً وضع الأزمة للأسام

إلى مرحلة متقدمة تظهر خلافاتهم وتسرع بهجود الصراع بيئهم ويستنفدم في هذه الإستراتيجية تسرب معلومات خاطئة وتتازلات خاصصاء اختيبار أفضل البدائل تكتيكية لتكون مصدر للصراع ثم يستفاد منها.

استراتيجية تغيير الهسار تهدف إلى التعامل مع الأزمات الجارفة والشديدة التي يصعب المستشارير الوقوف أمامها.

 التجهيزات والأدوات.
 من الدعاء.
 تغطيط الوقت أثناء الأزمات والاستفادة من كل دهيقة في الثقة بقول الله تعالى: [إنَّ مَعَ المُسْرُ يُسرًا] تغليف أثر الأزمة

 أثرقم من معتريات العاملين وقت الأزمات. بين الماريق

وإختيار المل الأنسب تقبل التغيير وانث الأزمات.

والمستقبل والعمل على يراستها, من يحير الإزمة: محير أم فريق الإزمة

فريق خاص يختار أعضاؤه بعناية فائقة ليتم بعد ذلك تدريبهم رسولة الكريم صطى الله عنيه رسام. ورقع مستوياتهم وإكسابهم المهارات اللازمة لإدارة الأزمة.

خطوات كيفية إدارة الأزمات اولاً: تشفيص الأزمة ويُحديد أسبابها:

رفى هذه الخطرة يجب تحديد الأزمة بدقة: وهنا يجب أن نفرق مين الأزمة الظاهرية والأزمة المقيقية. فالأولى: قد يفتعلها القصم من أجل المناورة وكشف بعض

الأوراق بل ربما من أجل استنزاف الموارد وإنهاك القوى. ومدير الأزمة المبرع بمثلك حساسية بالغة شماه الشاكل والأزمات. كما أنه يعايشها بصدق وحرارة ليكتشف بهذه للعايشة جوهرها وأبعادها ليتلمس أسبابها.

ولكن كنف تشخص الأزمة؟

بقلم ولاء حمزة محسرا والطيروج الشروس النروي

هناك نهضة في عالم الطاقة النووية يشهدها العالم بعد فترة ركود طويلة وكانت دعوة الرئيس مبارك في خطابه بختام المؤتمر السنوى الرابع للحزب الوطني لدراسة إستخدام الطاقة النووية كمصدر بديل للطاقة دعوة هامة جداً حيث أن هذه الدعوة جاءت بعد حوالي أكثر من 25 عاماً من تجميد مشروع البرنامج النووي المصري ولكن: - إلى أي شيّ سيئتهي الصراع على منطقة "الضبعة"؟ - ثاذا تأخر هذا المشروع أكثر من 25 عاما؟

- ما هي حقيقة البنك الدولي لأعمال البر النووية وخفايا الدوافع النبيلة؟ 86 ووقعت حادثة انقجار المقاعل النووي



هناك دول إختارت الخيار العسكرى النووى مثل باكستان

وإسرائيل الشمالية وهناك دول أخرى أعضاء في معاهدة

الأنتشار النووى والذي يقتصر إستخدامه على الأغراض

السلمية ومصبر ستكون من هذه الدول والإنضمام لهذه

المعاهدة مزايا عديدة منها ضمان الساعدات الكبرى

التى تقدمها الوكالة الدولية لتطوير إستخدامات الطاقة

للأغراض السمية مع تقديم الدعم والسند في الدراسات

وتدريب الكودر وغيرها ومن هذا المنطلق فلا مخاوف

من وجود ضفوط سياسية لوقف المشروع بعكس موقف

وهناك حتمية للجوء مصر إلى الطاقة النووية في ذلك

الوقت خاصة وأن النترول والغاز أصبحا من الصادر

الناضبة وإحتياطاتها منهما محدودة والطاقة الشمسية

ماز، أن في مراحل تطويرها الأولى وتكلفتها مازالت عالية

ومعظم المتاح من الطاقة المتوادة من المياه قد تم إستغلاله

كما أن إحتباطات القمم في مصر محدودة تتراوح ما

بين 35-50 مليون طن والمخزون لا يفي بإحتياجات

إبر ن لعدم وجود شفافية في نشاطها النووي.

الروسى في تشيرنوبيل وسارت حالة من الذعر في العالم أجمع من إحتمالات حدوث تسريات إشعاعبة للدول المهاورة فأمر الرئيس مبارك بتأجيل تتفيذ توقيع انشاء هذه للحطة. 2 - وفي عام 90 بدأ ظهور الفاز الطبيعي بكثافة عالية وأمكن إستغلاله في محطات

توليد الكهرباء فتصبب في تأجيل النفكير في تنفيذ المشروع للمرة الثانية. ولكن اليوم يجب أن نبدأ في تثفيذ دون

تباطؤ لمواكبة العصير ولأن التكلفة كل يوم تزيد كما أن تنتج 21 ألف ميجاوات من الكهرباء وفي عام 2027 ستمعل إحتياجاتنا إلى 63 ألف مبجارات وهذا ما ينفعنا للبده بسرعة في إقامة محطتنا النووية هكذا أشار دكريم الأدهم الرئيس السابق لمركز

الأمان النووي مم التأكيد أن الأجيال الجديدة من المحطات النروية ذآت التقنية العالية تجعل الخوف منها لا أساس له من الصحة فكثير من المحطات النووية في العالم كلها تقم داخل المناطق السكنية ولم يحدث منها خطورة وذلك تظرأ لتطور عوامل الأمان النووى على مستوى العالم

حقيقة الصراع "الضيعة"

منذ أكثر من 25 عاماً وإلى الآن فإن منطقة الضبعة هو أفضل موقع لإقامة محطة نووية مصرية هكذا أكد دسسن يونس وزير الكهرباء والطاقة بجريدة أخبار

البوم فلقد ثم إختيارها عام 81 بعد دراسة ويحث لعدة سنوات فهى منطقة قربية من البحر التى سيمتاجها المشروع لعملية التبريد المستمر مع سرعة للرياح المثالية في هذه المنطقة وهي معطقة ليست قريبة من النشاط الزلزالي والبركاني ويعيدة عن الكثافة السكانية.والمطارات فهي كل النواحي موقع مثالي ومتميز وإن كان لابد من تصيف هذه الدراسات وإعادة دراسة الظروف والتغيرات المستجدة مثل سرعة الرياح والتيارات البحرية والزحف

العمراني وغيره من المتغيرات حيث

إنه من القترح إقامة هذه المملة على مساحة 15 كم بطول الساحل الشمالي في عمق 3كم فالساحل الشمالي يبدأ من مديئة الإسكندرية وحتى السلوم بطول 500 كم وتقع منطقة الضبعة في منتصف الطريق تقريباً ،. كما أن الشروع سيساعد في تعمير ال400 كم المتبقية في السلحل الشمالي ويمكن أن تمنجنا محطة مياه تحليه لمياه البحر توفر مياه شرب نقية للساحل الشمالي

ومن جانب أخر هناك نداء لتغيير هذا الموقع وأستبداله حيث يطالب رجال الأعمال والمستثمرين بإستغلال هذه المنطقة في إقامة قرى سياحية فمن يدري إلى أي شي سينتهي هذا الصراع؟

البنك الدولي النووى وحقيقة الحمايا

هناك تداول حول فكرة إقامة " بنك الوقود النووي" تتولى تغذيته أمريكا وروسيا وتدور فكرته حول تجنب العديد من الدول "مشقة" تفصيب اليورانيوم بنفسها وهو إقتراح أمريكى روسى وهناك أيضا أقتراح آخر المانى متمثل مي اقامة مفاعل التحضير تشارك في تشغيله دول عده على أن يتم إقامته خارج حدود الدول المشاركة في إدارته مع الإستفادة من إنتاجه!!

ففكرة البنك أو يقتراح المفاعل (المشترك) ويعيداً عن نظرية المؤامرة التي يمكن أن تغرى أي دولة للقبول فإن ذلك بعد هيمته من نوع جديد حيث أن إمثلاك المفاعلات دون حق التمميب يعني أنه سوف يكون هناك حاجة دائمة إلى ماتزيها بالطبع مع التدخل والتحكم في شئون ورعبات هذه الدولة فهذه هي حقيقة البنك الدولي لأعمال البر الدووية وخفايا الدواهع النبيلة التي تدعيها



مصس ومن المتوقع أن الكهرياء التي ستولدها هذه المحطة نظيفة وغير ملوثة للبيئة وسيكون توليدها منخفض. لمَاذَا تَأْخُرُ هَذَا المُشْرُوعَ أَكْثُرُ مِنْ 25 رغم الإنتهاء من كل البراسات الخاصة بإنشاء المعطة النووية المصرية منذ أوائل الشمانينات إلا إنه كان

هناك بعد العوائق والمواقف مما أدى إلى تثميل تنفيذ أن هناك بالفعل بوادر لتوقيع عقد التتفيذ في مايو. 86 وقبل التوقيع بأيام أشار المهندس ماهر أباظة إنه كان هناك وفد مصري في زيارة البرازيل في أبريل



يعرف الأصدقاء المقيقيين وقت الشدة فيجب أن نحرص عند اقتنائهم فالأصدقاء مثل النجوم قد لا نراهم في كل وقت .. لكنهم ويكل تأكيد - موجوبين دأثماً .. ولكن اللهم أن يكون صديق حقيقي حميم!!! ويدرك مفهوم الصداقة جيدا

زوج الموناليزا وغيرته الشديدة،

كانت لموناليزا أميرة طلب من دافنشي رسمها ولكنه وقع في حبها فأطال رسمه لها ليلقاها الأطول فترة ممكنة وعندما شعر الزوج بذلك أخذ اللوحة ومنه دافنشي من مخول القصر ولكن دافنشى طلب من الأمير أن يسمح له بوضع خلفية طبيعية للوحة فسمح له بأخذها فذهب باللوحة ولم يعد،

أقوال مأثورة

(a) في التسم الأول من الليل راجع أخطاط وفي القسم الأخير راجع أخطاء (*) المرأة كالبحر مطيعة لمن يقوى عليها .. جبارة لمن يخشاها. (الفيلسوف الاغريقي

(*) بعض النساء ينقدن القدرة على فن المحادثة واكتهن للأسف لا يفقدن القدرة على

من التراث اليهودي؛ صلاة اللعنة السرية

هناك صبلاة سرية يقيمها اليهود المتدينون تدعو الرب بهلاك شخص ما وتسمى ديولسا دنورا ، وهي كلمة أرامية وقد سبق أن دعا بها اليهود على رابين بعد توقيعه اتفاقيات أرسلو وتم اغتياله بعدها وأيضا نجمت هذه الصلوات التي مارسوها شد شارون الذي يعد في عداد الأموات وقاموا بتصوير هذه الصلاة أشارون في إحدى المقابر اليهودية وعرضوا الشريط الفيدير الخاص به البيع لإحدى القنوات التليفزيونية الإسرائيلية بمبلغ 700 دولار كي يثبتوا أنهم قاموا بهذه الصلاة وبموا

يقين من أنه بمجرد حم رمور كل الكلمات في لغة النمل التي لم يبق منها إلا القليل جداً سيكون بالإمكان إعطاء أوامر لها للقيام بعدة أعمال وأثبتت نتيجة التجاربة العديدة أنه من المكن مقارنة النمل من حيث ذكاته بالكلاب المدربة بشكل جيد،

في معهد علم الكائنات والبيئة في سيبيريا يقوم العلماء بدراسة لغة النمل وهم على يقين من أنه بمجرد حل رموز كل الكلمات في لغة النمل التي لم يبق منها إلا الظليل جداً سيكون بالإمكان إعطاء أوامر لها للقيام بعدة أعمال وأثبتت نتيجة التجارية العديدة أنه من المكن مقارنة النمل من حيث دكائه بالكلاب المدية بشكل حيد.

يساعد في علاج الاضطرابات المعوية.

مفعولة ليساعد المدخن للإقلاع من التدخين لقدرته على التغلب على أثار تراجع نسبة النيكوتين في الدم.

همسات

* المعدل جنة المظلوم مجحيم الظالم. ه إذ، لقيت اللئيم فخالفه .. وإذا لقيت الكريم

عدو عاقل أفضل من صديق جاهل.

ه شير الكلام ما لم يحتاج بعده إلى كالام. لا تبحث عن نفسك .. فهى تصرفانك

هل هناك صديق حقيقي؟!!

منواك إذا ظل لك قسم أخير:؛ (وليام شكسبير).

الكلام. (برئاريشو)

من عالم الحيوان؛ الثمل يتكلم

في معهد علم الكائنات والبيئة في سيبيريا يقوم العلماء بدراسة لفة النمل وهم على

من عالم الحيوان؛ النمل يتكلم

أكدت دراسة فرنسية حديثة أن الموز يعد خير غذاء بعد الإنسان بالطاقة والحيوية فهو يحتوى على عناصر نثير النشوة والسعادة في النفس وتقلل من الاكتئاب ومن أهمها فيتامين «ب ١ » كما أنه

- والجديد والأهم أن أحد الباحثين الفرنسيين أكد أن الموز يمتد

هه حل مسابقة العدد السابق هه 52- (2)

52- (18) (8)

الطازج + 2 ملعقة عسل + 2 ملعقة حليب الطرقة: يقلب الشعير مع العسل والنعناع بإستخدام الشوكة، ثم يضاف الحليب ويوضع النعناع على البشرة لمدة نصف ساعة ثم يشطف بالماء البارد

فناع الكمثرك للبشرة الحافة

الوجه لمدة ربع ساعة ثم يشطف بالماء الفاتر، فناك الشعير للبشرة المجعدة

الأفادير: 2 ملعقة شعير مطحون + 2 ملعقة مفروم الزمنا م

من عالم السياحة

الأهرامات الصيئية عمرها ألف عام فقط ومهددة بالانهيارا الأهرامات الصيئية تعرف باسم «اهرامات الشرق» وهي توجد في غرب الصبي وهي تشبه الاهرامات المصرية التي يعدد عمرها اكثر من 7 الاف سنة بينما الإهرامات الصينية عمرها ألف عام فقط ومع ذلك فهي مهددة بالانهيار حيث سقط فيها حائطه يبلغ طوله 10 أمتار نتيجة لعوامل التعرية من رياح وأمطار والتي أحدثت بها فجوي

حكمة العدد؛ عزيزي القارئ؛ فكر قليلاً قبل أن تثق كثيراً،

يجمد، وأستفدميه متى أحتجتيه.

- dysiodis chilymicaly مقلابر الجان

- أضيفي إليه الشاميو بالتدرج، ثم أخلطي حتى يمتزج الغليط

- أنقلى الخليط إلى برطمان نظيف وجاف ثم ضعيه في الثلاجة.

السكر الأبيض بدلاً من السكر البني ثم أغسلي وجهك بالماء الدافئ.

- أخلطى جميع مقادير الخليط حتى تصبح كالكريمة

ملعقتان زيت زيتون ~ ملعقتان عسل – ملعقة الليستين

الطبيقة ~ شمى في الخَلاط جميع المقادير والحلطيها جيداً أنقلبها لوعاء نظيف وجاف وأحكمي إغلاقها

· أغسليها بالماء البارد وجففي وجهك

مقانبر الجل

- منظف المتراليني

مكونات القناع اطميرى مقادي القناع

طبيقة عمل الفناع

. اصنعي تريم للبديه

- نصف ملعة خل التفاح

نصائح للاراهرأة

نصف کوب ماء - کیس چیلاتین غیر منگه

- سخني الماء حتى القليان. أذيبي فيه الجيلاتين.

اصدر بنفسان جال اشعراق

الطريقة اخلطى الجيلاتين مع الماء ثم أنقليه لوعاء نظيف. ضعيه في الثلاجة وأتركيه حتى

- نصف كوب شامبو للأطفال

السكر البنى يعتبر جيداً كمادة مصنفره لتنظيف البشرة وذلك عند إضافتها مع

الصابون أو أي غيبول تجميلي، فهو يذوب، بلطف وتنظيف البشرة ورمكن استخدام

بيضة مخفوة - ملعقة بقيق كبيرة - نصف ملعقة علج البحر- ملعقة حليب كاعل الدسم

- ضميها على وجهك ورقيتك أتركيها لمحدة 15 دقيقة

- سوف تلاحظين أنها لاصقة وإذجة بعض الشي . وإكن هذه اللذوجة سوف تختفي بعد بوم أو يومان. طيعة لجاره فكلة تأسير الشعير

نصف بصلة + قص ثوم + قنچان زيت زيتون + ماء

الْلقَلَادِر: ربع ثمرة كبِثرى + بياض بيضة + نصف ملعقة عسل

الطريقة: تهرس الكمثّري جيداً ثم يضاف إليها الخليط (العسل + البيض) ثم توضع على

الطرفة يتم خلط المقادير ثم وضعها على الشعر لمدة أقل من نصف ساعة

- كوب ماء دافئ -- ملعقة جيلاتين



اللاعبة سارة محمد رستم بطلة الجمهورية تحت 10 سنوات تحرز 6 ميد اليات ذهبية



اللاعبة سارة رستم بطلة الجمهورية في لعبة أداة الحيل

يم الإنداد المدرى الجمياز يتنظيه النامح المراق الجمهورية الهجياز لإيقام منطقاء الأندي في الإنداد المدرى الجمياز منطقاء الأندي الإنداد المدرى الجمياز منطقاء الأندي المناسبة المستوية المشكر الإنداد المدرى الجمياز منطقاً لا الكتاب روسم حياس إدارة الإنداد الاكتاب دوليس مجياس إدارة الإنداد الاكتاب الكتاب منطق حياس الإنداة والكتاب المناسبة عشو مجيس الإدارة والكتاب المناسبة المناسبة منطقاً من المناسبة المناسبة

ما تنظيم الشكر العبدة للسليات ممثلة مي الاستأذ خاله الديب ويقدم بالشكر والتقدير لرئيس وأمضاه مجلس إدارة تادي البوترية ورئيس وأمضاء مجلس إدارة تادي سميضة الواقاء/ عاطف عليم مدير عام الركز الأرابيس ولك إستشمائهم بطورات الجمهورية عميم 2007/2000 ولا تعديم عاقدت به الاستأذة تأسيس غطامى الديرة اللغية الجمياز الإيقاعي (سيريتيع) من مجهوبات وكذا جنيع مديرات الجمياز الايقاعي بالنادي على جويجمن الوصورية وسائل الوصورية وسائل وسائل والمواحدة وسائل الوصورية وسائل المسائلة وسائلون المناسبة وسائلون وسائلون وسائلون المناسبة وسائلون وسائلون المناسبة وسائلون وسائلون وسائلون المناسبة وسائلون المناسبة وسائلون المناسبة والمناسبة وسائلون المناسبة وسائلون المنا

نشر النتائج في هذا العدد والأعداد القادمة ت**حت** 9ستوات

الأمركز الأفراق (بطلة الجمهورية) ميادة خالد- نادى سبورتنج والمركز الثاني نورهان حاتم خطاب - نادى هليوبوايس والمركز الثافات حبيبة محمد السيد - نادى سبورنتج

نتيجة الضرق الركز الأرل

المركز الأول نادى سبورنتج المركز الثانى نادى هليويوليس المركز الثالث نادي وادى دجلة

نتيجة فردى الأدوات الرحلة تحت 9 سنوات

الأفراق نورهان حاتم خطاب (هليويوليس) الثانية، هنا عمرو (وادى دجلة) الثاني مكرر ميادة خاك (سبورتنج)



بطلة الجمهورية اللاعبة سارة رستم الحائزة على 6 ميداليات ذهبية بصحبة السند الكتور / وجدى أبو الماطي



الطّردي العام تتحت 10 سنوات سارة رستم (سبورتنج) اول - كريمان اشرف (سبورنَسَج) ثاثى -أميرة لطفي (سموحة) ثالث

اللاعبة سارة رستم بطلة الجمهورية في لعبة أداة العر

الحيل

الأرثى ميادة خالد (سبورتنج) الثانية، حبيبة محمد السيد (سبورتنج) الثانية، مريم عاجد (سبورتنج)

الكرة

وَالْفُرِقِيِّ نَوْرِهَانَ حَاتِم خَطَابِ (هليوووايس) وَالْتَانِيُّ مِيَادِةَ خَالَد (سبورتنج) وَالْتَانِّتُ باسمِينَ خَالد(المِريرة)

رومت 10 سنوات

يعت 10 سنوات يتبيجة الطردي العام

وَالْمِرُورُ وَالْأُولُ (بِطِلَّةَ الْجِمهوريةُ) سارة محمد رستم (سبوريَتج) وَالْمِرُورُ وَالْفَائِي كريمان محمد (شرف (سبورتنج) والمركز وْالثَّافُّ أميرة لطفي عدوى (سمومة)

ذتيجة الطرق (الركز الأرق نادي سبورتنج

ومرفز وهوي عادي سبورسم وأمركز والثاني نادي الجزيرة والركز والثالث نادي سموحة

نتيجة فردى الأدوات المرحلة نتحت 10 سنوات

الأرقى سارة رستم (سبورتنج) الثانية مالة هيثم (سبوتنج) الثالثة، أميرة لطفي (سموعة)

الحيل

وَالْفُرِقُ سَارة رَسِتَم (سيورتَتِج) وَالتَّانِيَّةُ مَالةٌ مَيْثُم (سجورتَتِج) وَالتَّالِثُمُّةُ هَبِيهَ عَبِد العَزِيزَ (الجِزِيرة)

لطه ق

الأراق سارة رستم (سبورتتج) الثانية أميرة لطفي (سموحة) الثالثة كريمان أشرف (سبورتنج)

الكرة

الطُّرِلِيَّ سارة رسم (سيورنتج) الثنائية، أميرة لطفي (سموحة) الثنائة: حبيبة عبد العزير (الجزيرة)



الأول سبورتنج - الثانى هليوپوليس - الثالث وادى دجلة ومعهم الدكتور/ وجدى ابو العاطى -اللواء/ نظمى نديم والدريتان أيلينا (وادى دجلة) - جيهان رمضان (سبورتنج)



نتيجة الشرق تقت 10 سنوات المركز الأول نادى سيوريّنت المركز الثاني نادى الجزيرة -المركز الثالث نادى سموحة ومعهم الدكتور وجدى أبو الماطي - المدرية التميزة لينا منير (سبوريّنتج) والمدريّتان سيشارا كريموشا ويسنت عادل (سبورتنج) والأستاد طائرق البحيري



فريق تحت 9 وتحت 10 سنوات المركز الأول (سبورتنج) ومعهن المدريات سيشارا كريموشا

وبسنت عادل ولينا منير والأستاذة نانسي غطاس الديرة الفنية للجمباز الإيقاعي

(سبورتنج) نتبحة الفردي العام

(الجزيرة) والركر والأول (بطلة الجمهورية) جاسينت طارق عالية الكاتب (الجزيرة) (الجزيرة) عائشة نبازى الدكة والثالث

تتبجةالفرق والركار والقرق نادى الجزيرة

نادى الصيد والمركز والثانى

نتبجة فردى الأدوات نتمت 11 سنة

الحيل والأولى عائشة نبازي (المزيرة)

تحت ١١ سنة

الثانية رنا عزمى (inseem) والثاقثة أمنية مجدى (Ilaus)

الطوق

الأراي ردا عزمي (سميمة) الثانية جاسيت طارق (المزيرة) والثالثة عالية الكاتب (الجزيرة)

الكرة والأرلى عائشة نيازي (المزيرة) الثانية جاسنيت طارق (الجزيرة)

الثافثة رانا عنس

الشريط

الأرأى عائشة نيازى (الجزيرة) الثانية جاسيت طارق (الجزيرة) والثاقثة رانا عزمي (سمومة)

Chairman Contraction Contraction

ونود التوجه بالشكر لكل من ساهم في تنظيم بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعي

(سميحة)



الفردى العام چاسينت طارق (الجزيرة) أول - عالية الكاتب (الجزيرة) ثاني-عائشة نيازي (الجزيرة) ثالث



فريق نتحت 1 1 سنة نادى الجزيرة المركز الأول - نادى الصيد المركز الثاني ومعهما الدكتورة ماجدة إسماعيل والمدرية المتميزة باولينا نيكولوشيا والأستاذ طارق البعبري



تمت خطوبة الأنسة ديبًا كريمة اللواء/ عزالدين في حفل بهيج تم زفاف الأنسة/ سماح مصطفى في حقل بهيج ثم زقاف الأنسة/ مروة جمال محمد رضوان البيلي على الأستاذ إيهاب نجل اللواء/ نبيل قنديل إلى الأستاذ/ عصام على السيد وأسرة تحرير المجلة بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى إلى السيد وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين ألف مبروك وجميم العاملين بها يهنئون العروسين وأسرتيهما المحاسب/ محمد عادل فهمي بالمصرف المتحد، ألف مبروك







أرق التهانى بزفاف الأنسة هبة كريمة الأستاذ عادل أسرة قطاع النقل البحرى تتقلم بالتهاني للزميلة البرجيسي مدير عام التنظيم والإدارة بهيئة ميناه دمياط ثهاني وعريسها محمد بمناسبة عقد القران الى المهندس محمد البرجيسي بهيئة ميناء دمياط



الأستاذ/ تامر نعيم أبو الهدى بهيئة ميناء دمياط و الأنسة دعاء جلال العشري أرق التهائي من أ/ ممدوح الشيطي مدبر العلاقات العامة بهيئة ميناء دمياط بالخطوية السحيدة



محمد عبد المرضى والأسرة يهنثون المحاسب/ طارق حسين والأنسة/ أمينة عبد المرضى بالخطوية السعيدة



البحرى بخطوية أحمد صلاح وعروسه دنيا سليم نجل المهندس معلاح بخاطره

ميروك النجاح أحمد شبل لحصوله على الثانوية العامة من أم يكا



بمناسبة عيد ميلاد الحفيدة الغالية/ فريدة الديب ينتهز جدها اللواء / محمد الديب هذه المناسبة السعيدة لتهنئتها ولتفوقها الباهر في إمتحانات نصف العام الدراسي ولنشاطها الثقافي والرياضى المتميز بكلية النصر البنات EGC.

عهيد ميلاد سف



دارين عمرو محمد زكى يوسف حسام الدين رفعت



الشركة المتحمة الخطوط البحرية

تحدةجروب

• النواق يشرى السائية الرياض

العبارة التحدة 1 ترفع علم الملكة العربية السعودية

منطقة خدمات تحتوى على:

ا شركة القوافل الدولية للنقل - الملكة العربية السعودية

وكبن عام الشركة الأنعادة الطعلوط البحرية - التحديد 1

شركة سعودية متخصصة في النقل الدولي ونقل الحجاج بالملكة العربية السعودية ومقرها مكة الكرمة ولديها فروع في جدة وينبع وضبا ووكلاء بجميع الدن والحافظات المجودية وتمثلك ١٩٢٨ - توييس موديل ١٨٥٥، كنيف حجاب فيديو - DVD



فرع بجميع الحافظات بجمهورية مصر العربية - وكبل جميع شركات الطيران العالمية - تقدم كافة لخدمات السياحية وعضو جميع النظمات الدولية والعالمية وكبل عام الشركة المتحدة للخطوط البحاية - المتحددة - ق. مص





شركة الفوطل الموامة اللغاق الملكة المورية المحودية منابعين 0.096525414040 مني 0.096525414040 منابعة 0.096644131516 ر 0.096644131516 منيز 0.096644131516 منابعة 0.096644331516

الشركة التحدة للخطوط البحرية





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO. E.S.Co



The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office: Telephone: (01) 521304

Cairo Office

5, Farid St., Heliopolis Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591 4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

lexandria Office :

10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Suez Office

Adabia Port
Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942
Fax: 2-(066)- 352943

APL